83

GAZETY WOJENNE

Unikalna kolekcja z II wojny światowej

Wojna na morzu

Widziane z bliska

Nowe U-Booty

Świadkowie mówią

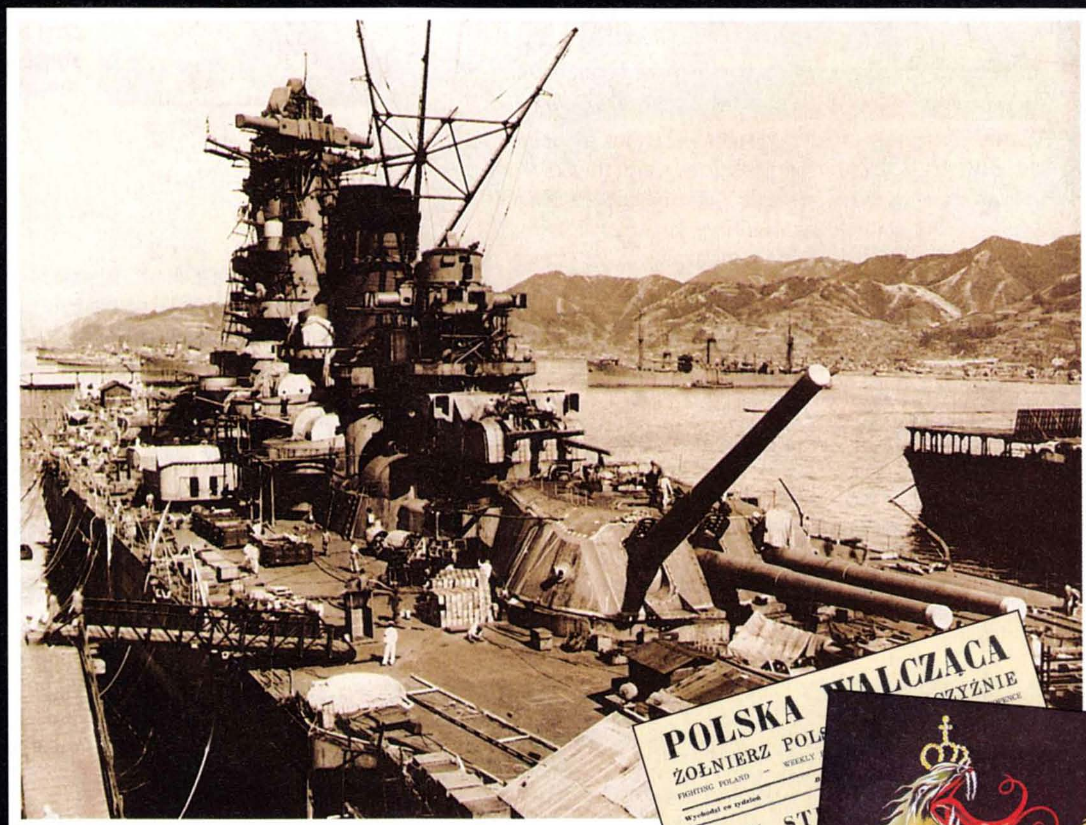
Relacje tych, którzy to przeżyli...

Życie codzienne

Obrona przed okrętami podwodnymi

Postacie

Halsey





Ówczesna gazeta zreprodukowana w całości

„Polska Walcząca" - 3 lipca 1943

cena 4,29 zł co tydzień ISSN 1505-0122 INDEKS : 343765

Wojna na morzu

Pierwsze lata II wojny światowej ograniczają teren działań morskich do Atlantyku. Przystąpienie Japonii do walk rozszerzy teatr operacji o wody Oceanu Spokojnego, co zmusi walczące strony do szukania nowych rozwiązań strategicznych.

Floty wojenne przystąpiły do wojny w składzie będącym w dużej mierze wynikiem doświadczeń I wojny światowej. Uwzględniając dużą dysproporcję sił, najskuteczniejszą doktrynę działań morskich wypracowali Niemcy. Plany Kriegsmarine zakładały zwalczanie żeglugi aliantów, zwłaszcza przy użyciu okrętów podwodnych. Już 3 września 1939 r. rozpoczęła się zaciekła Bitwa o Atlantyk. Niemcy przystąpili do działań tylko z 57 U-Bootami, ale ich aktywność zmusiła dowództwo brytyjskie do wprowadzenia systemu konwojów. Ograniczy to straty żeglugi sprzymierzonych w pierwszym okresie wojny, ale i tak do końca 1939 r. straci ona 114 statków. Początkowo dyrektywy dowództwa niemieckiego nakazywały respektowanie konwencji międzynarodowych, ale z czasem ograniczenia te zniszczono (m.in. w związku z uzbrajaniem statków handlowych), co doprowadziło do nieograniczonej wojny podwodnej. Koncepcje strategiczne strony brytyjskiej zakładały konieczność utrzymania dostaw do Wielkiej Brytanii z dominiów i kolonii oraz ze Stanów Zjednoczonych, co wymagało przeciwstawienia się zagrożeniu, jakie na szlakach żeglugowych stanowiły U-Booty i nieprzyjacielskie okręty nawodne: pancerniki, krążowniki i krążowniki pomocnicze (uzbrojone statki handlowe przystosowane do zwalczania żeglugi). Naczelnym zadaniem stawianym Królewskiej Marynarce (*Royal Navy*) było blokowanie wyjść z Morza Północnego na Atlantyk (zwłaszcza akwenu pomiędzy brzegami Szkocji a południowymi wybrzeżami Norwegii), a także zwalczanie U-Bootów i nawodnych rajderów. Było to zadanie niełatwe, gdyż Dowództwo Kriegsmarine skierowało na Atlantyk jeszcze w sierpniu 1939 r. U-Booty i dwa tzw. pancerniki kieszonkowe

▲ **Widok z pokładu niemieckiego krążownika *Prinz Eugen*. Okręt ten zwodowany został 22 sierpnia 1938 r. W 1941 r. eskortował on pancernik *Bismarck* podczas operacji na Atlantyku. Po wojnie, w czerwcu 1946 r., *Prinz Eugen* użyty zostanie jako cel w czasie prób broni jądrowej i zatonie w 1947 r.**

(zbiory prywatne)



◄ **Skutki wojny na morzu na francuskiej plaży.**

(zbiory prywatne)



Deutschland i *Admiral Graf Spee*. Zastosowanie pancerników do zwalczania żeglugi wymusiło na Admiralicji Brytyjskiej wydzielanie wielu ciężkich okrętów do osłony konwojów i patrolowania szlaków żeglugowych.



Panowanie na Atlantyku

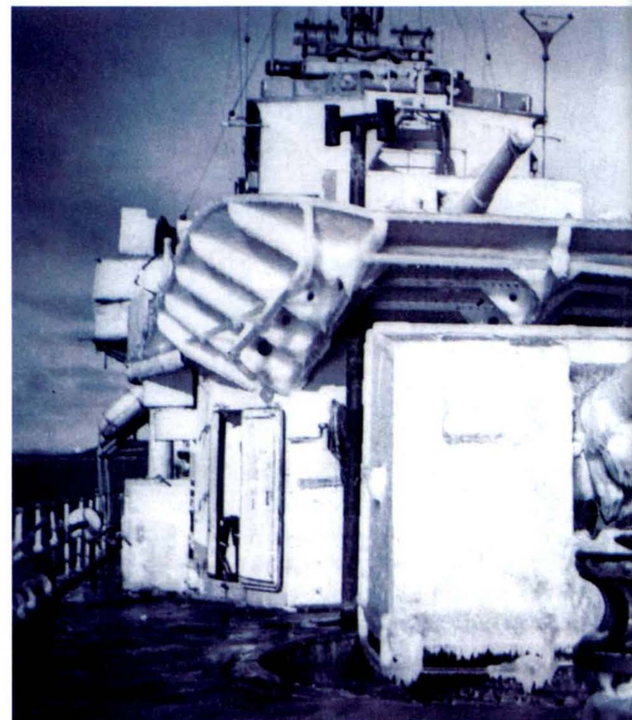
Zadanie utrzymania brytyjskiego panowania na Północnym Atlantyku realizowały główne siły liniowe Royal Navy, zgrupowane w tak zwanej *Home Fleet*. Ich główną bazą było Scapa Flow - akwen wśród wysepek Orkadów, na północ od brzegów Szkocji. 14 października 1939 r. prestiż Royal Navy bardzo ucierpiał w wyniku brawurowej akcji niemieckiego okrętu podwodnego U-47, który (dowodzony przez kapitana Günthera Priena) wdarł się w głąb Scapa Flow i zatopił pancernik HMS *Royal Oak*.

Całkowicie nową sytuację strategiczną stworzyła w kwietniu 1940 r. agresja Niemiec na Danię i Norwegię. Zwłaszcza opanowanie fiordów Norwegii, choć okupione ciężkimi stratami Kriegsmarine (m.in. zatopione 3 krążowniki i 10 niszczycieli), pozwoliło flocie niemieckiej wyjść poza Morze Północne na szersze wody. Fiordy Norwegii dawały odtąd względnie bezpieczne schronienie dla U-Bootów oraz ciężkich okrętów nawodnych. Samoloty Luftwaffe, działające z lotnisk w Norwegii, były w stanie kontrolować znaczną część Północnego Atlantyku. Bazy niemieckie w Norwegii odegrają wielką rolę w zwalczaniu (od września 1941 r.) alianckiej żeglugi na północnej trasie konwojowej do portów ZSRR. Usadowienie się Niemców w Norwegii zmusiło Admiralicję Brytyjską do przesunięcia linii blokady wyjść na otwarte wody Atlantyku bardziej na zachód. Wymagało to zamienowania znacznych akwenów oraz skierowania patroli krążowników na trasy biegnące wzdłuż osi: północne brzegi Szkocji-Wyspy Owcze-Islandia. Dozorowano też tak zwaną Drogę Duńską - cieśninę pomiędzy Islandią a Grenlandią. Dowodem nieszczelności nowej linii blokady stał się dwumiesięczny rajd pancerników *Scharnhorst* i *Gneisenau* (styczeń-marzec 1941 r.). Gdy próba przedarcia się na Atlantyk na południe od Islandii zakończyła się niepowodzeniem wskutek czujności krążownika HMS *Naiad*, oba pancerniki podjęły nową, tym razem udaną, próbę wyjścia na otwarty ocean przez Drogę Duńską. Nim zawinęły do Brestu w okupowanej Francji, zatopiły 22 statki o tonażu blisko 117 tys. ton. Próba powtórzenia tak spektakularnego sukcesu, podjęta w maju 1941 r. przez pancernik *Bismarck*, zakończyła się bitwą z brytyjskimi okrętami liniowymi u wylotu Drogi Duńskiej, w której zatonęła duma Royal Navy - HMS *Hood*, a pancernik *Prince of Wales* odniósł poważne uszkodzenia. Doścignięcie

Fiordy Norwegii dawały względnie bezpieczne schronienie dla U-Bootów.

▲ Niemiecki pancernik *Gneisenau* (bliźniaczy okręt *Scharnhorsta*) zatonie u wejścia do portu gdyńskiego.

(PPCM)



▲ Odznaka floty pasażerskiej III Rzeszy.

(zbiory prywatne)



◀ Marzec 1944 r. Marynarze ORP *Sokół* w Gibraltarze, po zakończeniu działań wojennych na Morzu Śródziemnym. Flaga „Jolly Roger" dokumentuje sukcesy bojowe: zatopione jednostki wroga (kreski poziome), a także wyjście z sieci przeciwko okrętom podwodnym w czasie akcji pod Navarino w Grecji (krata).

(zbiory T. Kondracki)



i zatopienie *Bismarcka* stało się naczelnym zadaniem floty brytyjskiej. Po trwającym kilka dni pościgu (w którym zasłynął ORP *Piorun*), rankiem 27 maja 1941 r. niemiecki rajder został zatopiony przez okręty brytyjskie zaledwie o 400 mil na zachód od Brestu.



Niemiecka flota podwodna

W zwalczaniu alianckiej żeglugi decydującą rolę odgrywała jednak szybko rozbudowywana niemiecka flota podwodna - U-Bootwaffe. W 1940 r. Niemcy wprowadzili do służby 54 nowe okręty podwodne, w roku 1941 - 202, a w roku 1943 - aż 290! Możliwości operacyjne U-Bootów znacznie zwiększyło wykorzystanie sześciu nowych baz na zawładniętym w czerwcu 1940 r. atlantyckim wybrzeżu Francji: Brestu, Lorient, St. Nazaire, La Pallice, La Rochelle i Bordeaux. Rozbudowano infrastrukturę lądową, na którą składały się między innymi potężne betonowe schrony dla U-Bootów. Nowe bazy niemieckich okrętów podwodnych sprowokowały Brytyjczyków do ich bombardowań, a zwłaszcza do prób blokowania tras, którymi U-Booty wychodziły przez Zatokę Biskajską na Atlantyk. Niemal ciągłe patrole lotnicze i morskie dzień i noc penetrowały wody na linii od brzegów brytyjskich do przylądka Ortegal u północno-zachodnich brzegów Hiszpanii, co zmuszało niemieckie okręty podwodne do pokonywania niebezpiecznego rejonu w zanurzeniu. Prowadziło to do szybkiego wyczerpywania się baterii elektrycznych. Z czasem, w związku z tym, że alianckie samoloty działały z reguły pojedynczo, U-Booty zaczęły stosować metodę pokonywania niebezpiecznego rejonu w grupach 35 okrętów w położeniu nawodnym, broniąc się przed patrolującymi samolotami przy użyciu wzmocnionych środków obrony przeciwlotniczej. Odpowiedzią Admiralicji były mieszane patrole z udziałem okrętów nawodnych i samolotów.

Z każdym miesiącem Bitwa o Atlantyk stawała się coraz bardziej zacięta. Niemcy udoskonalali konstrukcję U-Bootów, a także torped. Już w początkowej fazie wojny U-Booty wyposażono w torpedy magnetyczne, które - nastawione na przebieg pod dnem atakowanego obiektu - wybuchały w polu działania silnego pola magnetycznego wytwarzanego przez kadłub. Ich wybuch z reguły niszczył kil, co prowadziło do szybkiego przełamania i - w efekcie - zatonięcia atakowanego okrętu lub statku.

Z każdym miesiącem Bitwa o Atlantyk stawała się coraz bardziej zacięta.

Na szczęście torpedy magnetyczne często zawodziły, zaś alianci wprowadzili skuteczne antidotum w postaci kabli demagnetyzujących. Główną przyczyną niemieckich sukcesów w zwalczaniu alianckiej żeglugi było zastosowanie wypracowanej jeszcze pod koniec I wojny światowej taktyki atakowania konwojów przez zgrupowania U-Bootów zwane „wilczymi stadami". Okręty podwodne poszukujące konwoju rozrzucone były na znaczniej przestrzeni. U-Boot, który dostrzegł konwój, natychmiast dawał o tym znać do dowództwa, co pozwalało na skoncentrowanie całości „stada". Skoncentrowany atak następował z zasady w nocy, w położeniu nawod-

▲ **„Cała naprzód" - amerykański plakat funduszowy na budowę floty wojennej.**

(zbiory prywatne)

◀ **Jeden z bohaterów konwojów do północnych portów ZSRR - oblodzony ORP *Garland*.**

(zbiory T. Kondracki)



▲ **Mussolini i Hitler dokonują przeglądu jednostek *Reggia Marina* - floty włoskiej.**

(zbiory prywatne)



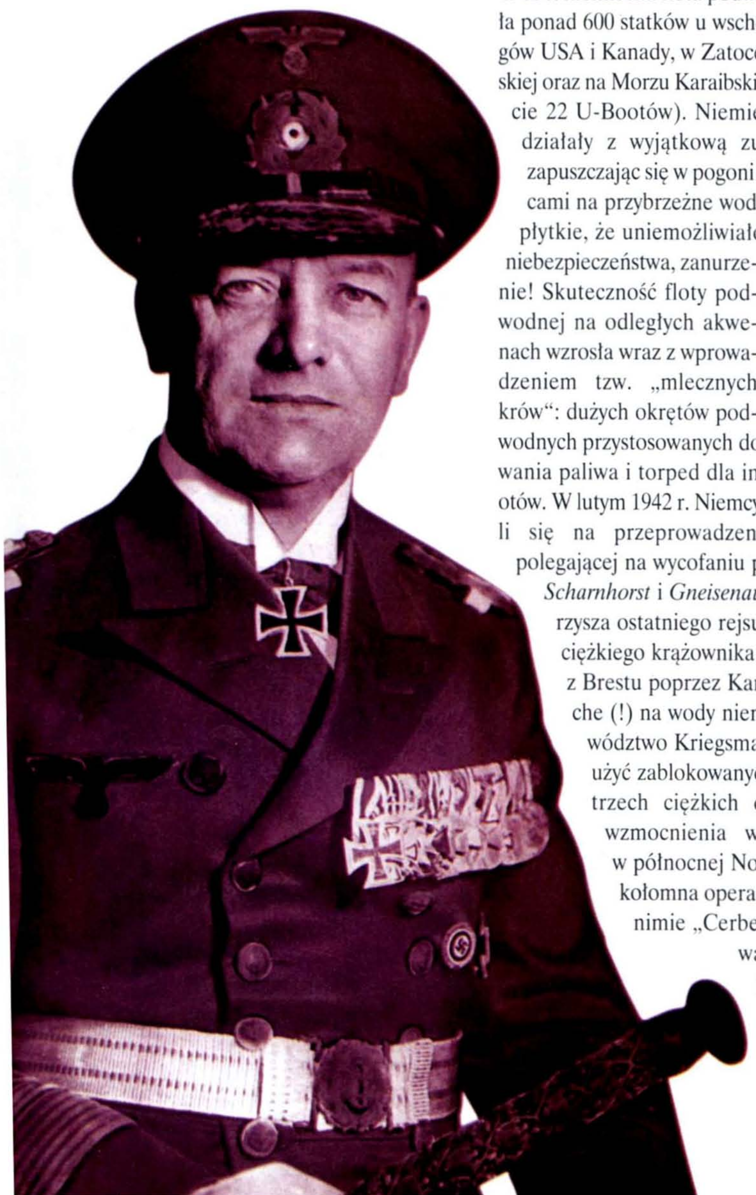
▼ **1942 r. Powrót do bazy dla oficerów niemieckiego okrętu podwodnego.**

(zbiory prywatne)



◄ **Oficerowie niemieckiej Kriegsmarine podczas oględzin wyłowionej na Morzu Północnym i unieszkodliwionej brytyjskiej miny.**
(zbiory prywatne)

nym, a więc z szybkością większą niż atakowanych statków. Okręty często wchodziły pomiędzy kolumny frachtowców, wystrzeliwały torpedy, po czym uchylały się przed pościgiem eskortowców.

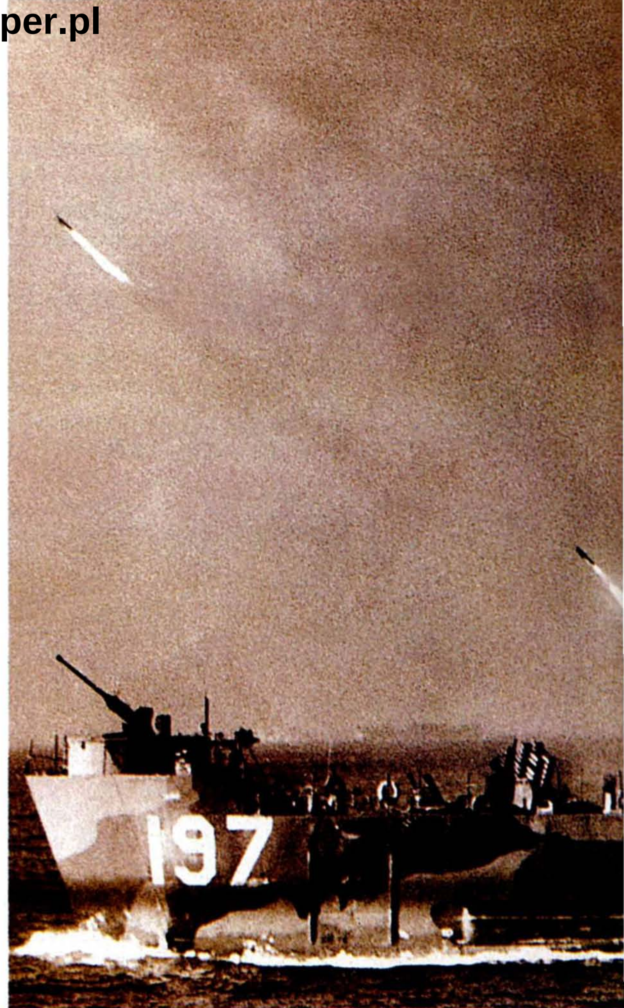


▼ **Admirał Erich Raeder kierował operacjami Kriegsmarine do 30 stycznia 1943 r. Po jego zwolnieniu stanowisko dowódcy marynarki niemieckiej objął admirał Dönitz.**
(zbiory prywatne)

Ostatnie sukcesy U-Bootów

O ile od połowy 1940 r. do marca 1941 r. większość zatopionych statków poszła na dno w rejonie na północny zachód od Irlandii, to w drugiej połowie 1941 r. rejon największych strat żeglugi rozszerzył się na wielkie akweny od południowych brzegów Grenlandii po Azory. Po wielkich sukcesach 1940 r. nowe, a zarazem ostatnie już wielkie łowy U-Bootów przypadły na okres po wejściu do wojny Stanów Zjednoczonych. Od grudnia 1941 r. do sierpnia 1942 r. niemiecka flota podwodna zatopiła ponad 600 statków u wschodnich brzegów USA i Kanady, w Zatoce Meksykańskiej oraz na Morzu Karaibskim (przy stracie 22 U-Bootów). Niemieckie okręty działały z wyjątkową zuchwałością, zapuszczając się w pogoni za frachtowcami na przybrzeżne wody, często tak płytkie, że uniemożliwiało to, w razie niebezpieczeństwa, zanurzenie! Skuteczność floty podwodnej na odległych akwenach wzrosła wraz z wprowadzeniem tzw. „mlecznych krów": dużych okrętów podwodnych przystosowanych do transportowania paliwa i torped dla innych U-Bootów. W lutym 1942 r. Niemcy zdecydowali się na przeprowadzenie operacji polegającej na wycofaniu pancerników *Scharnhorst* i *Gneisenau* oraz towarzysza ostatniego rejsu *Bismarcka*, ciężkiego krążownika *Prinz Eugen* z Brestu poprzez Kanał La Manche (!) na wody niemieckie. Dowództwo Kriegsmarine chciało użyć zablokowanych w Breście trzech ciężkich okrętów do wzmocnienia własnych sił w północnej Norwegii. Karkołomna operacja o kryptonimie „Cerberus" doprowadziła 12 lutego do wielkiej kompromitacji Royal Navy, która nie zdołała przeszkodzić w przejściu niemieckich okrętów przez najwęższą, zaledwie 40-kilometrową Cieśninę Kaletańską. Ciężkie okręty niemieckie, osłaniane przez lekkie siły Kriegsmarine i myśliwce, przeszły, niezagrożone, niebezpieczny rejon. Wczesnym popołudniem były bezskutecznie atakowane przez brytyjskie samoloty oraz niszczyciele i ścigacze.

Niemieckie okręty działały z wyjątkową zuchwałością.



▲ **Salwy rakietowe wystrzelone z pokładu amerykańskiego okrętu mają na celu przygotowanie terenu do desantu piechoty morskiej. Podczas walk na Pacyfiku marynarka wojenna USA ściśle współpracowała z wojskami lądowymi.**
(TRH/IWM)



◄ **Wachta na pokładzie niemieckiego U-Boota na Atlantyku w 1942 r.**
(zbiory prywatne)

► **„Flota jest gwarancją wolności - Dzień Marynarki, 27 października 1944 r.". Plakat amerykański.**
(zbiory prywatne)



Najgroźniejsze okazały się miny, na których uszkodzenia odniósł zarówno *Scharnhorst*, jak i *Gneisenau*, lecz mimo to w nocy z 12/13 lutego osiągnęły one porty niemieckie. Ocena tego, co się wydarzyło 12 lutego nie może być jednoznaczna. To, co w sensie taktycznym było porażką Royal Navy, w sensie strategicznym okazało się sukcesem, gdyż uwalniało najważniejsze atlantyckie konwoje z USA czy Kanady od groźby ataku niemieckich ciężkich okrętów nawodnych. Wszystkie duże okręty niemieckie znowu znalazły się wewnątrz strefy strategicznej blokady Rzeszy. Możliwości zaś ich działania przeciwko konwojom arktycznym też kurczyły się wskutek wydzielenia przez dowództwo alianckie wielu ciężkich okrętów do pośredniej osłony żeglugi do portów ZSRR, zwłaszcza Murmańska. Potwierdzeniem był los pancernika *Scharnhorst*, który 26 grudnia 1943 r., podczas próby przechwycenia arktycznego konwoju, został zaskoczony i zatopiony przez okręty alianckie nieopodal Przylądka Północnego. Z 1900 ludzi załogi ocalało tylko 36. Strata *Scharnhorsta* zadecydowała o poniechaniu przez Kriegsmarine poważniejszych działań na Atlantyku z użyciem ciężkich okrętów nawodnych. Niektórych z tych okrętów używano jednak z powodzeniem na Bałtyku, tak do ostrzeliwania posuwających się wojsk radzieckich, jak i dla osłony własnej żeglugi, w tym do operacji ewakuacyjnych.

Czy wiesz, że...

Dnia 13 grudnia 1939 r. u wybrzeży Urugwaju, przy ujściu rzeki La Plata, niemiecki pancernik *Admiral Graf Spee* został osaczony przez brytyjskie krążowniki *Exeter*, *Ajax* i *Achilles*. Na rozprowadzoną przez dowództwo brytyjskie wieść o nadciągającej na pole walki potężnej eskadrze okrętów, Hitler, chcąc uniknąć poddania okrętu, wydał rozkaz samozatopienia.

„Mare Nostrum"

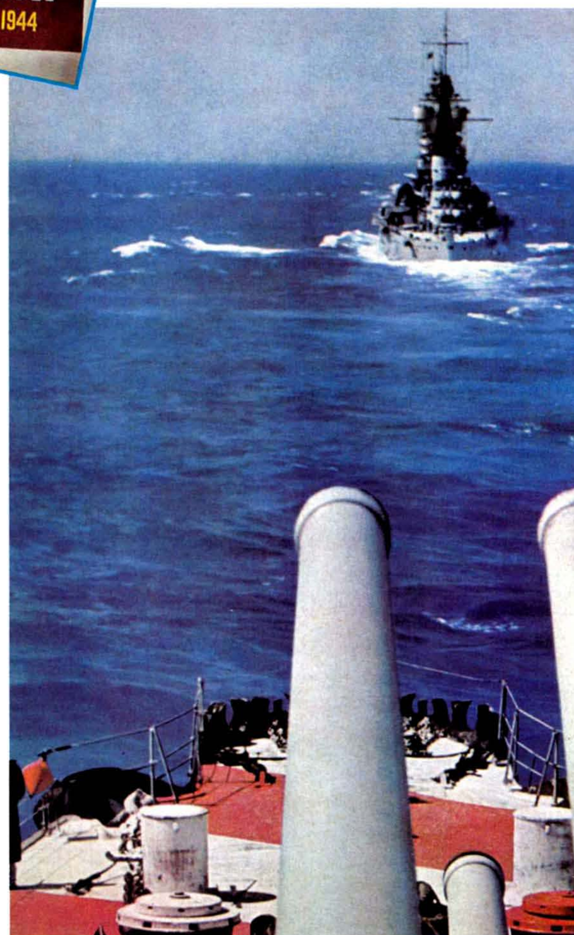
W dużym stopniu autonomiczny teatr działań morskich stanowiło Morze Śródziemne, charakteryzujące się niewielkim obszarem, co sprzyjało działaniom lotnictwa lądowego. Trzon sił Osi stanowiła tu w latach 1940-43 liczna i nowoczesna flota Włoch. Na szczęście dla aliantów, dowództwo włoskie działało niemrawo i nawet w razie przewagi unikało walki. Ostatnią, nieudaną próbę działań ofensywnych nawodnych sił włoskich zakończyła bitwa pod Matapanem w końcu marca 1941 r. W jej wyniku Włosi utracili między innymi trzy ciężkie krążowniki: *Fiume*, *Pola* i *Zara*. Więcej wojennego szczęścia miała włoska flota podwodna, zaś znacznymi sukcesami mogła się pochwalić elitarna włoska *X Flotiglia MAS*, grupująca środki szturmowe marynarki.

Na Morzu Śródziemnym działały od 1941 r. niemieckie okręty podwodne (łącznie 62), które zatopiły wiele alianckich statków i okrętów, a wśród nich lotniskowiec HMS *Ark Royal* i pancernik HMS *Barham* (straty własne wyniosły 48 U-Bootów). Niemieckie siły nawodne na Morzu Śródziemnym ograniczały się tylko do zespołów lekkich okrętów - niszczycieli, kutrów torpedowych, eskortowców i tra-



▲ Odznaka niemieckich jednostek kutrów torpedowych.

(zbiory prywatne)



▼ Włoski krążownik na Morzu Śródziemnym. Mussolini nadaremnie marzył o panowaniu nad tym akwenem.

(zbiory prywatne)



▲ **Pomost okrętu Polskiej Marynarki Wojennej - ORP *Garland* podczas działań na Atlantyku.**
(zbiory prywatne)

łowców - przeważnie zdobytych lub przejętych po Grekach, Francuzach, czy Włochach. Mimo przejściowych kryzysów, panowanie na Morzu Śródziemnym do końca wojny zachowała Royal Navy, korzystająca z dogodnej sieci baz, na czele z Gibraltarem, Aleksandrią i Maltą.



Kulminacja w bitwie o Atlantyk

W drugim kwartale 1943 r. nastąpiło wreszcie tak oczekiwane przez aliantów przesilenie w Bitwie o Atlantyk. O ile w 1941 r. ofiarą U-Bootów padło 445 statków, a w rok później już 1 094, to w 1943 r. liczba ta spadła do 451, a w roku 1944 U-Booty zatopiły zaledwie 131 statków. Zarazem zastraszająco rosły straty U-Bootów. W drugim kwartale 1943 r. przekroczyły one po raz pierwszy 50 okrętów (dokładnie 74), a w całym 1943 r. sięgnęły liczby 245 okrętów! Miarą katastrofy U-Bootwaffe był fakt, że od czwartego kwartału 1943 r. Niemcy tracili więcej U-Bootów niż w tym samym czasie byli w stanie zatopić statków handlowych. Okresowo na jeden zatopiony frachtowiec przypadały aż dwa zniszczone U-Booty. Tak zasadniczy zwrot w Bitwie o Atlantyk był możliwy dzięki wprowadzeniu przez aliantów wielu nowych rozwiązań technicznych i taktycznych. Nie bez znaczenia było tu opracowanie w Stanach Zjednoczonych technologii pozwalającej na montowanie statków typu *Liberty* z gotowych segmentów w rekordowym czasie 4 dni i 15 godz.! Niemcy również przyspieszali własne prace badawcze, co pod koniec wojny zaowocowało skonstruowaniem nowych, bardzo udanych typów U-Bootów. Jednak na ich masowe wprowadzenie do działań zabrakło już czasu. Łącznie w okresie wojny Niemcy zdołali wprowadzić do służby aż 1 170 okrętów podwodnych, z których bojowo użyto 863. W trakcie rejsów bojowych zatonęło 630 U-Bootów, w tym większość z całymi załogami (razem na 39 000 członków załóg poległo aż 27 000 niemieckich podwodniaków!).

Sposoby walki z okrętami podwodnymi

Sposoby			
Ataki samolotów stacjonujących na lądzie	33,5%	13,5%	4,5%
Ataki samolotów pokładowych	6,5%	1,5%	8,5%
Bombardowania powietrzne portów	9%	3,5%	-
Akcje jednostek eskortujących nawodnych	33,5%	46,5%	57%
Ataki okrętów podwodnych	4%	22%	19%
Miny	4%	3,5%	3%
Inne sposoby	9,5%	9,5%	8%

Poza Atlantykiem, Niemcy prowadzili ograniczone operacje morskie również na Oceanie Indyjskim. Przejściowo

działał tam pancernik kieszonkowy *Admiral Scheer*, krążowniki pomocnicze, a nawet okręty podwodne. Kriegsmarine zaznaczyła swą obecność nawet na odległych akwenach Pacyfiku! Ale Daleki Wschód i Ocean Spokojny stanowiły domenę trzeciego uczestnika Osi: Japonii. Jeszcze przed wybuchem wojny w Europie ekspansja Kraju Wschodzącego Słońca doprowadziła do opanowania przezeń znacznych obszarów we wschodniej części Chin. Ale Japonia, zapatrzona w bogate złoża surowców na Malajach i na Wyspach Sundajskich, zdecydowała się rzucić wyzwanie Wielkiej Brytanii, Holandii, a zwłaszcza Stanom Zjednoczonym. 7 grudnia 1941 r. 350 samolotów startujących z japońskich lotniskowców zaatakowało amerykańską Flotę Pacyfiku w Pearl Harbor na Hawajach. W wyniku ataku kilka okrętów liniowych zostało zatopionych. Wkrótce Japonia zawładnęła Hongkongiem, wyspami Guam i Wake, Malajami, Singapurem, Filipinami oraz Holenderskimi Indiami Wschodnimi (dzisiejsza Indonezja). Ekspansja, mająca przeważnie charakter desantów z morza, była możliwa tylko dzięki wsparciu potężnej Japońskiej Floty Cesarskiej, dowodzonej przez zdolnego stratega, admirała Yamamoto. Wojna na Pacyfiku potwierdziła zmierzch pancerników, podatnych na zatopienie przez lotnictwo. Na wielkich przestrzeniach Oceanu Spokojnego dużą użyteczność potwierdziły natomiast lotniskowce. Miejsce wielkich flot liniowych zajmowały zespoły uderzeniowe lotniskowców, osłaniane przez ciężkie okręty, głównie krążowniki. Bitwa na Morzu Koralowym w maju 1942 r. była pierwszym starciem, w którym okręty nawodne nie wymieniły ani jednego strzału, a los walki rozstrzygnął się w powietrzu.

Obie strony straciły po jednym zatopionym lotniskowcu (*Lexington* i *Shoho*). 18 kwietnia 1942 r. Tokio i inne duże miasta japońskie stały się obiektem nalotu dokonanego przez amerykańskie średnie bombowce startujące z lotniskowców Floty Pacyfiku. Nalot miał niemal wyłącznie znaczenie propagandowe, ale uzmysłowił japońskiemu dowództwu konieczność działań zaradczych. Jednym z nich miało być opanowanie wyspy Midway, położonej na zachód od Hawajów, w połowie drogi pomiędzy Ameryką a Azją. Aby odwrócić uwagę dowództwa amerykańskiego od właściwego celu ataku, na początku czerwca 1942 r. Japończycy wylądowali na Aleutach. Jednak bitwa pod Midway, w dniach 3-6 czerwca 1942 r. zakończyła się nieoczekiwanie katastrofalną porażką floty japońskiej, która straciła aż cztery lotniskowce ciężkie: *Akagi*, *Kaga* oraz lekkie: *Soryu* i *Hiryu*). Fatalne następstwa miała niemożliwa do naprawienia strata najlepszych lotników - weteranów ataku na Pearl Harbor. Bitwę pod Midway słusznie uważa się za przełom w wojnie na Pacyfiku.

Bitwę pod Midway słusznie uważa się za przełom w wojnie na Pacyfiku.

W drugiej połowie 1942 r. ciężkie walki z udziałem flot wojennych toczyły się w rejonie Wysp Salomona, zwłaszcza koło wyspy Guadalcanal. W 1945 r. opanowano Iwo Jimę i Okinawę, co stanowiło wstęp do planowanej inwazji na główny archipelag Wysp Japońskich. We wszystkich tych działaniach aktywnie uczestniczyły floty wojenne Stanów Zjednoczonych i ich sojuszników, zaś po drugiej stronie - pozostałości dumnej niegdyś floty Japonii. W wielkich operacjach amfibijnych uczestniczyły setki okrętów wojennych wszystkich klas, w tym liczne jednostki desantowe. Zepchnięta do defensywy Marynarka Cesarska próbowała zapobiec lądowaniu Amerykanów na Filipinach, co doprowadziło do ostatniej wielkiej bitwy morskiej tej wojny pod Leyte. Flota japońska stanowiła już tylko cień dawnej potęgi. Na dno poszły między innymi zachwalane jako niezatapialne superpancerniki *Yamato* i *Musashi*.

Z wojny tej floty zwycięskich mocarstw wyszły wzmocnione nie tylko ilościowo, ale przede wszystkim technologicznie. Wytyczyła ona nowe kierunki, które przez kolejne dziesięciolecia kształtować będą przebieg zbrojeń morskich.



◄ Jednostki floty brytyjskiej na Morzu Śródziemnym w okolicach Malty.

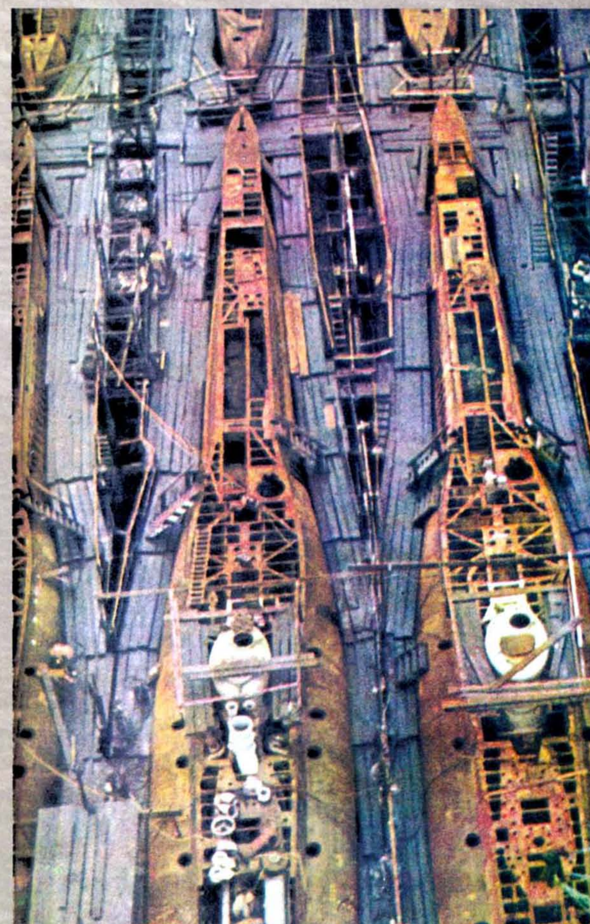
(ECPA)

◄ Lotniskowiec japońskiej marynarki - *Akagi*.

(zbiory prywatne)

◄ W obliczu ogromnych strat poniesionych przez niemieckie U-Booty, powracające załogi urastały do rangi bohaterów narodowych.

(zbiory prywatne)



▼ Stocznia produkcyjna U-Botów. Niemcy nie zdołają jednak nadrobić strat.

(zbiory prywatne)

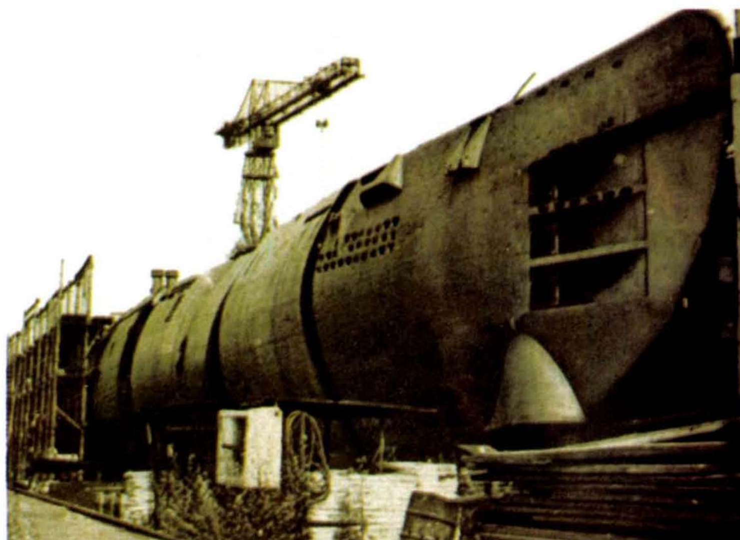
Nowe U-Booty

Walka o dominację na wodach to przede wszystkim walka technologii. Gdyby nowe typy niemieckich okrętów podwodnych pojawiły się o kilka lat wcześniej, sytuacja alianckich konwojów zaopatrzeniowych stałaby się istotnie dramatyczna...

Przełom w Bitwie o Atlantyk wykazał niedostatki U-Bootwaffe. Niemieckie okręty podwodne zmuszone zostały do zejścia pod wodę, co eliminowało je jako zagrożenie dla konwojów (maksymalna prędkość podwodna osiągana przy użyciu silników elektrycznych była znacznie mniejsza niż nawodna przy marszu na silnikach spalinowych). Innym mankamentem było szybkie wyczerpywanie się baterii, których ładowanie stało się bardzo utrudnione. Antidotum stanowić miało masowe użycie urządzeń zwanych po niemiecku *Schnorchel*, czyli chrapy. Był to rodzaj rury wychodzącej z kiosku okrętu lub bezpośrednio z pokładu, umożliwiającej marsz w położeniu podwodnym przy użyciu silników Diesla. Wewnątrz rury znajdowały się dwa przewody. Pierwszy służył do doprowadzania powietrza atmosferycznego do wnętrza zanurzonego okrętu, zwłaszcza do Diesli, drugi zaś odprowadzał na zewnątrz spaliny. Pierwsze zbliżone urządzenie pojawiło się w USA już w roku 1933. W tymże roku wstępne projekty chrap powstały w Niemczech za sprawą inż. Helmuta Waltera. Jednak za prekursorów ich użycia uważa się Holendrów, którzy w 1939 r. zainstalowali na wielu swoich okrętach podwodnych urządzenie zaprojektowane w 1935 r. przez J.J. Wichersa. W 1940 r. Niemcy zapoznali się z holenderskim urządzeniem, jednak do jego zastosowania przez U-Bootwaffe doszło dopiero w roku 1943, za sprawą Waltera i jego współpracowników - Gablera i Heepa. Pierwszym U-Bootem bojowym typu VIIC, na którym zamontowano *Schnorchel*, był U-236 (wrzesień 1943 r.). Praca chrap pozwalała okrętowi na marsz podwodny na głębokości peryskopowej. W 1944 r. U-978 przebywał na patrolu bez wynurzania się przez 69 dni! Główny walor chrap sprowadzał się do tego, że ich część nadwodna stanowiła obiekt nieznacznie tylko wysunięty nad powierzchnię morza, a więc echo radarowe było dużo mniejsze niż w przypadku wynurzonego okrętu podwodnego. Ale chrapy nie były pozbawione mankamentów. Ich podatność na zasysanie do wnętrza U-Boota wody morskiej (zwłaszcza przy gorszej pogodzie) była głównym problemem, któremu usiłowano zaradzić poprzez wy-

▲ Powrót do bazy. Każdy z ośmiu proporczyków symbolizuje zatopiony statek.
(zbiory prywatne)

▼ Montaż segmentów U-Boota XXI.
(zbiory prywatne)





◄ **Dzień powszedni na pokładzie niemieckiego okrętu podwodnego.** *(zbiory F. Bachmann)*

posażanie rury doprowadzającej powietrze w pływający kulowy zawór odcinający, który - przy napływie wody morskiej - blokował przewód.

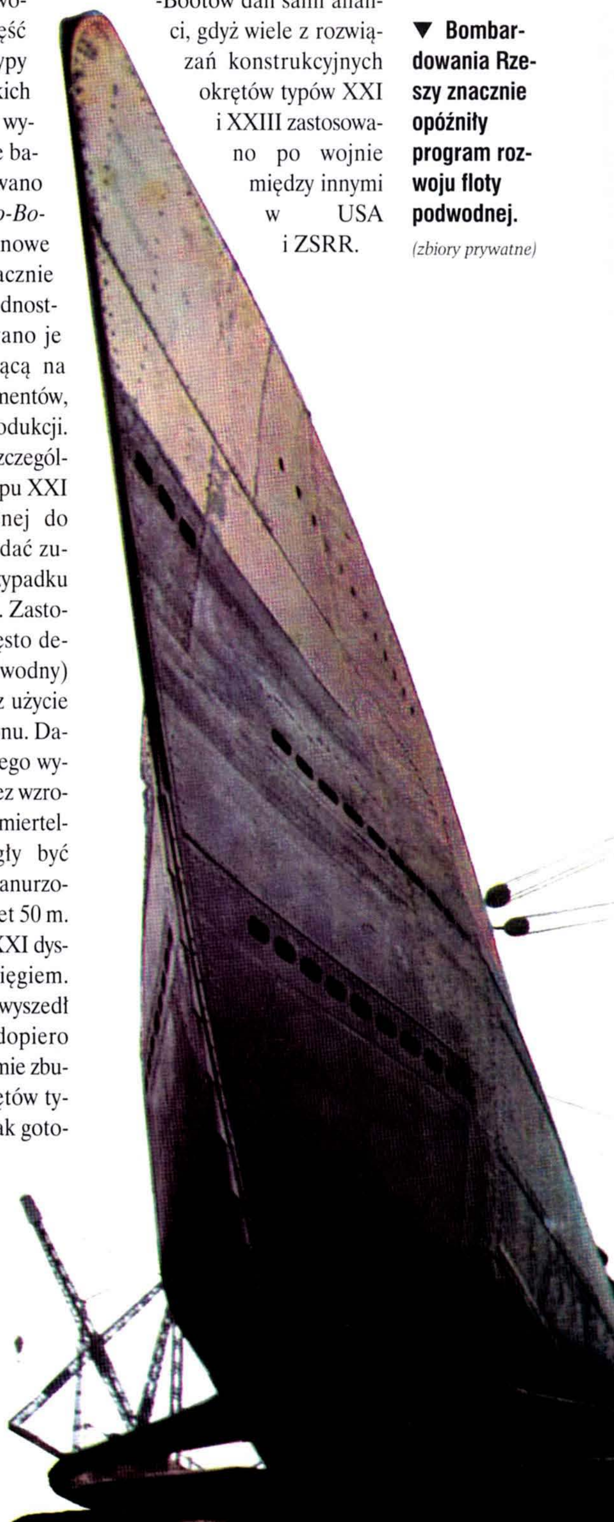
Zwiększanie osiągów

Jednak prawdziwy przewrót zwiastowało zwiększenie maksymalnej prędkości podwodnej U-Bootów do ponad 17 węzłów! Twórcą tych rozwiązań, które zrewolucjonizowały konstrukcję okrętów podwodnych, był Helmut Walter. Jego koncepcja budowy okrętu podwodnego o dużej prędkości podwodnej opierała się na zastosowaniu silników zasilanych w tlen z nadtlenku wodoru. Jednak szerokie zastosowanie nowego napędu ograniczał między innymi problem deficytu nadtlenku wodoru, a ponadto konkurencję stanowił program budowy rakiet V2. O ile w przypadku tradycyjnych U-Bootów możliwe było ładowanie baterii elektrycznych, o tyle zapas nadtlenku wodoru był nieodnawialny. W sumie gotowość bojową osiągnęło tylko siedem małych 300-tonowych U-Bootów napędzanych nadtlenkiem wodoru. Jednak prace Waltera nie poszły na marne, tyle że skierowane zostały w nowym kierunku. Konstruktor zaproponował, by duże przedziały na okrętach, przewidziane na zbiorniki nadtlenku wodoru, wykorzystać do pomieszczenia dodatkowych baterii akumulatorowych, co nawet trzykrotnie zwiększało moc silników elektrycznych! Gdy nowym okrętom podwodnym nadano też bardziej opływowy kształt, były one w stanie osiągać na krótki czas, w marszu pod wodą, wielką na owe czasy prędkość ponad 17 węzłów (aż o 10 węzłów więcej niż okręty typu VIIC!). To był przełom techniczny! Nowe okręty mogły teraz w zanurzeniu wyprzedzać konwoje, a nawet dużą część eskortowców! Nowe typy U-Bootów, o nowatorskich opływowych kształtach, wykorzystujące dodatkowe baterie elektryczne, nazywano w Kriegsmarine *Elektro-Boote*. Były to 1600-tonowe okręty typu XXI i znacznie mniejsze 250-tonowe jednostki typu XXIII. Budowano je nową metodą polegającą na składaniu okrętów z segmentów, co przyspieszało tok produkcji. Atak na nieprzyjaciela szczególnie groźnych okrętów typu XXI (o prędkości podwodnej do 17,5 węzła) miał wyglądać zupełnie inaczej niż w przypadku tradycyjnych U-Bootów. Zastosowanie peryskopu (często demaskującego okręt podwodny) było zastępowane przez użycie jedynie sonaru i hydrofonu. Dane do strzału torpedowego wypracowywano na ogół bez wzrokowej obserwacji celu! Śmiertelne ciosy torped mogły być wymierzane z okrętów zanurzonych na głębokości nawet 50 m. Ponadto U-Booty typu XXI dysponowały wielkim zasięgiem. Ale pierwszy taki okręt wyszedł w morze na szczęście dopiero w kwietniu 1945 r. W sumie zbudowano ponad sto okrętów typu XXI, z których jednak gotowe do działań były nieliczne (zabrakło czasu na szkolenie załóg). Więcej okazji do zaprezentowania swych walorów miały małe U-Booty typu XXIII. Osiem takich okrętów użytych bojowo odniosło szereg sukcesów, zyskując doskonałe oceny ze strony załóg. Jednak na szczęście dla aliantów, u schyłku III Rzeszy ambitne programy budowy setek okrętów podwodnych nowych typów były już nierealne. Trudno dziś rozstrzygnąć, co by się stało, gdyby Niemcy byli w stanie wprowadzić wcześniej do działań na masową skalę okręty nowych typów. Najbardziej wiarygodną ocenę nowoczesnych U-Bootów dali sami alianci, gdyż wiele z rozwiązań konstrukcyjnych okrętów typów XXI i XXIII zastosowano po wojnie między innymi w USA i ZSRR.

Zastosowanie peryskopu było zastępowane przez użycie jedynie sonaru i hydrofonu.



▼ **Brytyjski okręt transportowy pada ofiarą torped U-Boota.** *(zbiory prywatne)*



▼ **Bombardowania Rzeszy znacznie opóźniły program rozwoju floty podwodnej.** *(zbiory prywatne)*

U-BOOT typ XXI

Typ XXI okazał się tak doskonały technicznie, iż jeszcze w dziesięć lat później wzorowano się na nim przy konstrukcji nowych modeli okrętów, aż do pojawienia się łodzi podwodnych o napędzie atomowym. Wyposażony był w sonary pozwalające mu na przeprowadzanie ataków torpedowych bez użycia peryskopu. Na szczęście dla aliantów, Niemcy nie zdążyli wprowadzić owego okrętu do działań wojennych.

TYP: dalekomorski okręt podwodny
ZAŁOGA: 57 osób
WYPORNOŚĆ: na powierzchni - 1 621 t, w zanurzeniu - 1 819 t
WYMIARY: długość - 76,70 m, szerokość - 6,62 m, wysokość - 6,20 m
NAPĘD: na powierzchni - silniki Diesel o mocy 4 000 KM,
w zanurzeniu - silniki elektryczne o mocy 5 000 KM lub 226 KM
OSIĄGI: na powierzchni - 15,5 węzła,
w zanurzeniu - 16 węzłów na głównych silnikach elektrycznych
lub 3,5 węzła na silniku elektrycznym niskiego napięcia
UZBROJENIE: 4 działka AA kal. 30 lub 20 mm, 6 wyrzutni torpedowych
kal. 533 mm z przodu (23 torpedy)



U-BOOT typ XXIII

W celu ulepszenia strategii w walce przeciwko alianckim konwojom, dowództwo niemieckiej marynarki zmieniło swą strategię - zamiast ataków na otwartym morzu starano się atakować konwoje w punktach wyjściowych i docelowych. Mały okręt podwodny typu XXIII, przeznaczony do operacji na względnie płytkich wodach, doskonale nadawał się do tego celu. Stosunkowo słabo uzbrojony, musiał on atakować z bliska i natychmiast uciekać. Owa taktyka sprawdziła się m.in. 7 maja 1945 r. podczas ataku w Firth of Forth, kiedy dwie celne torpedy U-2336 zatopiły, pod okiem eskorty, dwa brytyjskie okręty transportowe. Ogółem do użytku oddano 62 U-Booty typu XXIII.

TYP: przybrzeżny okręt podwodny
ZAŁOGA: 14 osób
WYPORNOŚĆ: na powierzchni - 232 t, w zanurzeniu - 256 t
WYMIARY: długość - 34,10 m, szerokość - 3 m, wysokość - 3,75 m
NAPĘD: na powierzchni - silnik Diesel o mocy 580 KM,
w zanurzeniu - silniki elektryczne o mocy 600 KM lub 35 KM
OSIĄGI: na powierzchni - 10 węzłów,
w zanurzeniu - 12,5 węzła na głównych silnikach elektrycznych
lub 2 węzły na silniku elektrycznym niskiego napięcia
UZBROJENIE: 2 wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm z przodu (2 torpedy)

Ilustracje: Jean Restayn

Na oceanach

▲ Działo kal. 102 mm na pokładzie polskiego niszczyciela. Był to typ uniwersalnych okrętów przeznaczonych do walki z nieprzyjacielską flotą wojenną. Uzbrojenie niszczycieli stanowiły przede wszystkim torpedy, ale także i działa służące do obrony przed okrętami wroga.
(zbiory T. Kondracki)

► ORP *Burza* z uszkodzonym dziobem, po kolizji z brytyjskim trawlerem *Arsenal* u ujścia Clyde w dniu 16 listopada 1940 r.
(zbiory T. Kondracki)

Walka o panowanie na wodach oceanów świata była kolejnym krokiem do rozszerzenia stref wpływów walczących mocarstw i ich kontroli. Cena, jaką płaciły one za swe ambicje była tym większa, że w chwili starcia bitwa nieuchronnie przeistaczała się w walkę z żywiołem.



Ani niemieckie U-Booty, ani japońskie torpedy nie oszczędzały wroga. Walter Gibson miał dwadzieścia osiem lat, gdy jego okręt został zatopiony w pobliżu Sumatry przez japońską torpedę. Po dwudziestu sześciu dniach dryfowania z osiemdziesięciu rozbitków pozostanie zaledwie siedmiu.



W niedzielę 9 marca 1942 r. *Rooseboom* został trafiony torpedą. Trzy dni temu wypłynęliśmy z Padangu na Sumatrze. Było nas pięciuset: żołnierze, którzy bronili Singapuru, funkcjonariusze cywilni z rodzinami i tłum uchodźców. Zasnąłem na pomoście. Obudziłem się z nosem w wodzie. Woda dochodziła już do burty. Niewiele myśląc, skoczyłem do morza. Pozostawiłem za sobą rozpaczliwe krzyki błagających o pomoc. Tuż obok mnie ktoś kurczowo trzymał się jakiejś drewnianej platformy. Przyłączyłem się do niego. [...]

Już co najmniej od godziny pławiliśmy się w morzu, gdy nagle zamajaczyła przed nami sylwetka łodzi ratunkowej. Na jej pokładzie panował nieopisany chaos. Każdy, jeden przez drugiego, dokonywał cudów, by się do niej dostać. W miarę upływu czasu zostaliśmy wciągnięci na pokład tego pływającego piekła, na którym przeżyjemy 26 niekończących się dni. Łódź mierzyła 8 m długości i zaledwie 2,40 m szerokości. Jej brzeg znajdował się tylko o kilka centymetrów nad wodą. O świcie policzyliśmy się. Na owej łupinie przeznaczonej dla 28 osób było nas osiemdziesięciu! Staliśmy, nie mogąc zmienić pozycji. Wokół nas jeszcze 45 rozbitków rozpaczliwie trzymających się burty. Byłem z tyłu, tuż obok „sternika" - grubego Holendra, który był nikim innym, jak kapitanem *Roosebooma*. Obok, w samej koszuli, stał generał „Archie" Paris, dowódca hinduskiej 11 Dywizji. [...]

Generał zażądał ciszy na pokładzie. Znaliśmy go jako bohatera obu wojen. Mimo widocznego wyczerpania stał, wyprężony, bosy, w samej koszuli.

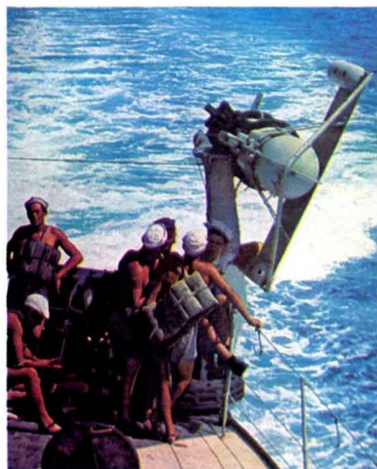
- Kapitan przejmuje dowództwo - poinformował. - Ja zaś odpowiadam za dyscyplinę. Liczę na was wszystkich, brytyjscy żołnierze. Musicie zachować się godnie aż do chwili nadejścia pomocy.

Ustalił dzienne racje żywnościowe. Serce w nas zamarło, gdy dowiedzieliśmy się,



że każdemu przysługuje zaledwie łyżka wody pitnej o świcie, łyżka skondensowanego mleka przed zaśnięciem i 340 gramowa konserwa z małpy… na dwunastu.

By zaradzić nieopisanej ciasnocie, każdy sprawny mężczyzna miał obowiązek każdego dnia spędzić cztery godziny w wodzie, uczepiony burty. O zachodzie słońca nastąpił dramat. Dotarł do nas, na zaimprowizowanej tratwie, pułkownik Douglas z hinduskiej artylerii. Wyczerpany, powiedział, że na tratwie znajdują się również: umierająca kobieta, której eksplozja urwała nogę i major Angus MacDonald. MacDonald, który miał przy sobie butelkę koniaku, spędził dzień na piciu, by zaspokoić pragnienie. W połączeniu z upałem, skutki koniaku okazały się katastrofalne.



- MacDonald wariuje - powiedział Douglas. Byłem zmuszony go zostawić, usiłował zepchnąć mnie do wody. Ekscytacja Douglasa wzrastała, by przyjąć rozmiary niebezpieczne. W miarę opowiadania słowa stawały się coraz bardziej nieskładne, mieszanina angielskiego z hinduskim dialektem sprawiała, że już nie można było zrozumieć, o co mu chodzi. Nagle zaczął wymachiwać rękami i bić, kogo popadnie. Usłyszałem tylko: - Wywalcie go za burtę, zanim nas wywróci. Rozległ się plusk.





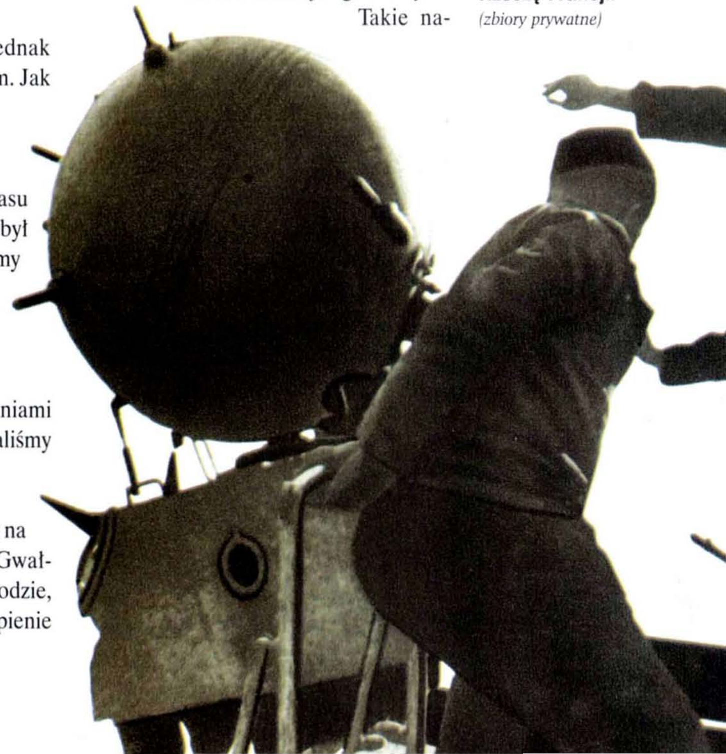
Nazajutrz Corrie oznajmił, że - dla ociążenia łodzi - wraz z kilku ochotnikami - z walających się na falach szczątków okrętu zbuduje tratwę. Przyczepiona do burty da schronienie dwudziestu rozbitkom. Ci, którzy zdecydowali się przenieść na tę połączoną strzępami ubrań i kawałkami wydobytego z morza sznura platformę, byli w wodzie po pas. Przez trzy dni obserwowaliśmy, jak - jeden po drugim - ześlizgują się w morze. W końcu został sam Corrie. Przenieśliśmy go na pokład półżywego, z nogami zżartymi przez wodę morską, górną częścią ciała spaloną słońcem. Umarł w nocy.

W miarę upływu czasu rozkaz, by nie pić wody morskiej, był coraz częściej łamany.

Doskwierał nam głód. Był on jednak niczym w porównaniu z pragnieniem. Jak najczęściej usiłowaliśmy choć zwilżać wargi, ale nawet ten niewielki wysiłek stawał się nie do zniesienia. W miarę upływu czasu rozkaz, by nie pić wody morskiej, był coraz częściej łamany. Zobojętnieliśmy na to wszystko. Ci, którzy pod osłoną nocy pili większe ilości wody morskiej, mdleli. Budzili się jedynie po to, by oszaleć.

Nasze ciała pokryte były oparzeniami od promieni słonecznych. Próbowaliśmy okrywać się nasączonymi wodą morską resztkami ubrań. Potęgowały tylko ból. Wszyscy cierpieliśmy na halucynacje. Zacząłem mieć sny. Gwałtowne, groźne. Sny o żywności, o wodzie, o przyjaciołach. Budziło mnie skrzypienie łodzi rzucanej falami. Powoli duch wspólnoty, który towarzyszył nam na początku, rozwiał się. Przyłapywaliśmy się na śledzeniu innych. Od pierwszych chwil racje żywnościowe podlegały surowej kontroli, ale pytaliśmy: - Kto kontroluje kontrolujących? Rozdzielanie żywności stawało się katorgą. Kolejne wydarzenie udowodniło nam zmiany w stanie ducha. Jeden z sierżantów, który nie umiał pływać, więc spędzał swe obowiązkowe cztery godziny w wodzie na kole ratunkowym, nie chciał oddać go następnemu. Kurczowo trzymał się koła, jakby to była ostatnia szansa łącząca go ze światem. Trzeba było mu je wydrzeć siłą. Przez całą noc krzyczał z rozpaczy, potem ktoś uspokoił go kułakiem. Rano już go nie było.

Takie na-



◄ Małpka Betty - maskotka marynarzy ORP *Błyskawica*. Wraz z ORP *Burza*, był to pierwszy okręt w II wojnie światowej, który przeprowadził atak bombami głębinowymi na niemiecki okręt podwodny. Ze względu na ową zasługę, właśnie on 27 listopada 1945 r. oddał pierwszą salwę do niemieckich okrętów przeznaczonych do zatopienia.
(zbiory T. Kondracki)

◄ Wodowanie min głębinowych z pokładu włoskiego okrętu wojennego na Morzu Śródziemnym w 1942 r.
(zbiory prywatne)

▼ Niemieccy marynarze stawiają zaporę minową wokół wybrzeży podbitej przez Rzeszę Francji.
(zbiory prywatne)



głe zniknięcia stały się codziennością, zwłaszcza nocą. Nikt nie stawiał pytań. W głębi duszy myśleliśmy sobie, że o każdego mniej znaczy więcej miejsca dla innych. Pewnego dnia zauważyliśmy na dziobie grupkę pięciu ludzi rozmawiających półgłosem i rzucających wokół siebie ukradkowe spojrzenia. Wyczuwało się, że są gotowi na wszystko. Wieczorem rozszalała się burza i nabraliśmy sporo wody. O poranku brakowało aż dwudziestu osób! Towarzyszyło mi przeświadczenie, że tych pięciu na dziobie utworzyło gang morderców, gotowych zamordować nas wszystkich, by tylko ocalić własną skórę.



Z dnia na dzień sytuacja na pokładzie stawała się coraz bardziej nie do zniesienia. Jakiś holenderski pułkownik pozostawał w stanie omdlenia przez 48 godzin. Jego twarz pokryta była oparzelinami od słońca. Spoczywał na kolanach żony, która szeptała do niego coś po holendersku. Pewną noc rozdarł jej krzyk: *Nae... Nae...*, jakby chciała odwieść go od jakiegoś szaleństwa. Nagle wyrwał się jej i krzyknął po angielsku: - Idę, idę po pomoc.

Skoczył do wody. Przez cały dzień jego żona siedziała w tym samym miejscu. Kołysała się z lekka. O zachodzie słońca łódź zachwiała się lekko: Holenderka wyskoczyła za burtę.

Generał Paris pogrążył się w bezwładzie. Młody kapitan Mike Blackwood ogłosił się jego opiekunem - służył mu z oddaniem, nawet pozbawiając się na jego rzecz codziennej racji wody. Generał szybko tracił siły. Pewnego dnia nagle uniósł głowę i z całym spokojem zapytał Blackwooda: - Co byś powiedział, gdybyśmy skoczyli do klubu? Na co, jakby właśnie przechadzał się londyńskimi ulicami, Blackwood odparł najnormalniej w świecie: - Chętnie, tylko trochę później.

To Blackwood poinformował nas o śmierci generała. W chwili, gdy wyrzucaliśmy ciało za burtę, recytował kilka fragmentów z mszy za zmarłych.

Blackwood przeżył przyjaciela tylko o półtora dnia. Zemdlał w głębi łodzi i utopił się w stojącej tam wodzie.

Minęły zaledwie dwie godziny od pochówku generała Parisa, gdy jeden z holenderskich kapitanów został zamordowany przez swego oficera pokładowego. Usłyszeliśmy tylko krzyk, nagłą eksplozję holenderskich przekleństw i - zanim ktokolwiek zdążył zareagować - oficer zatopił nóż w ciele starca. - Łapać go - krzyknął ktoś w chwili, gdy mechanik sięgał po rację żywnościową kapitana. Mechanik wyrwał mu się i wyskoczył przez burtę.

Wszystkie te samobójstwa miały jedną cechę wspólną. Wydawało się, że ten, kto podejmował decyzję wyskoczenia przez burtę, nie znosił widoku tych, którzy żywili nadzieję przeżycia. Jeżeli nie usiłował przywłaszczyć sobie racji żywnościowych, chociaż starał się - w ostatnim paroksyźmie - pociągnąć za sobą łódź, szarpiąc nią z całych nadwątlonych sił.

Siódmego dnia wypróżniliśmy ostatnią butelkę wody. Pułkownik Palmer zdecydował się na przemowę. - Wydaje mi się, że nie mamy już żadnej nadziei. Pani Nunn sądzi, że powinniśmy powierzyć nasze życie Bogu. Przygotowała kilka tekstów.



▲ **11 lutego 1944 r. Chrzest równikowy na pokładzie okrętu ORP *Garland*. Był to, po ORP *Burza*, drugi okręt polski, który w latach wojny przekroczył równik.**

(zbiory T. Kondracki)

◀ **Jeden z niemieckich U-Bootów, operujących na Atlantyku w 1941 r.**

(zbiory prywatne)

Nie wiem, jakim cudem na pokładzie znalazła się postrzępiona i zniszczona przez wodę Biblia. Głos p. Nunn, zmieniony dniami głodu, strachu i cierpienia, ledwo do nas dochodził. Na zakończenie ceremonii, wraz z nią, nasza grupa wyczerpanych, na pół żywych rozbitków zaintonowała drżącymi głosami *Kto się w Opiekę* i odmówiła *Ojcze Nasz*.

W chwili tej ceremonii było nas jeszcze prawie pięćdziesięciu. Po niej ludzie zaczęli znikać. Pewnego ranka nie znaleźliśmy Palmera. P. Nunn wyszeptała - Został zamordowany. „Pięciu" trzymało się razem, jak zwykle na dziobie. Pewnego razu postanowili działać otwarcie. Rzucili się na jakiegoś żołnierza i poderżnęli mu gardło.



◀ **Niemiecki pancernik *Bismarck* w norweskim fiordzie. Został on zbudowany w 1935 r. Jego wyporność wynosiła 41 700 ton. W zatopieniu olbrzyma aktywny udział wziął polski niszczyciel ORP *Piorun*.**

(zbiory prywatne)



- Na ilu ludzi możemy liczyć, gdybyśmy postanowili się ich pozbyć - zapytałem adiutanta MacKensie. Nocą przeszedł się po łodzi i powiedział mi, że czternastu jest zdecydowanych pozbyć się gangu. Zebraliśmy się i kołyszącym krokiem zbliżyli do bandy. Jeden z nich krzyknął: - Idą! Chwycił butelkę. Jeden z nas rzucił się na niego. Butelka roztrzaskała się na jego głowie. W chwili, gdy wyrzucali go za burtę, rzuciliśmy się na nich. Jednego po drugim wrzuciliśmy do wody. Trzech uczepiło się burty. Bezlitośnie tłukliśmy czym popadło palce ich rąk. [...]

Pozostało nas dwudziestu. Nie pamiętam. Sól i słońce pożarły ostatnie nasze łachmany. Leżeliśmy nadzy, pokryci ranami od poparzeń. Nie pamiętam wiele. Jakiś deszcz, który był błogosławieństwem, jakieś mewy, które pożarliśmy na surowo. W końcu pozostało nas tylko siedmiu: Doris Lim, jakiś żołnierz, czterech Jawajczyków i ja. Pewnego dnia jeden z Jawajczyków doczołgał się do mnie mamrocząc coś niezrozumiale. Popatrzyłem przed siebie i zauważyłam ciemną linię, ciemniejszą niż noc. Podczas tych 26 dni przebyliśmy ponad 2000 km. Wyspa, do której dotarliśmy znajdowała się o 260 km od Sumatry. Po sześciu tygodniach do wyspy przybili Japończycy, by wysłać nas do obozu koncentracyjnego. “

Walter Gibson, „Lutte a mort dans le canot de sauvetage", Paryż 1997, s.195-199



By znieść warunki życia panujące na pokładzie U-Boota, konieczna jest niecodzienna odporność psychiczna, tym większa, że każda akcja okrętów podwodnych obserwowana jest z uwagą przez środki masowego przekazu...

” Na ziemi załogi okrętów podwodnych cieszą się komfortem, jakiego próżno by szukać w innych jednostkach. Owe uprzywilejowanie ma za zadanie pomóc im zapomnieć warunki życia we wnętrzu okrętu, w którym temperatura niejednokrotnie nie przekracza 10°, a o możliwości wysuszenia zawilgoconych mundurów można jedynie pomarzyć. Zatęchła i wilgotna atmosfera sprawia, że wszystko przesiąknięte jest odorem oleju, nie wyłączając żywności, która dodatkowo psuje się w mgnieniu oka. Dostawy świeżej żywności wyczerpują się w ciągu tygodnia. Po jego upływie cała załoga zdana jest na konserwy. Chleb pleśnieje i nie sposób go żadną miarą zabezpieczyć. Dbanie o podstawowe reguły higieny ograniczone jest do niezbędnego minimum, nie bez przyczyny regulaminowa bielizna marynarzy jest czarna!

Długotrwałe używanie *Schnorchela* sprawia, że powietrze wewnątrz okrętu jest wyjątkowo ohydne. Nie ma mowy o ciągłej wentylacji, toteż koncentracja smrodu utrudnia oddychanie. Marynarze - siłą rzeczy - przyzwyczajają się do tego. Dopiero w porcie, po otwarciu włazów, widać tę różnicę, gdy spod pokładu wydobywa się smród przypominający bardziej fetor kloaki niż zapach wnętrza współczesnego okrętu.

Kolejnym chronicznym problemem jest ciasnota, która zmusza każdego, z wyjątkiem kapitana okrętu, do dzielenia koi z współtowarzyszem. Owa metoda ogranicza drastycznie chwile odpoczynku. Jedynie kilka patroli na morzach południowych może sobie pozwolić na zaoferowanie załogom prawdziwych chwil wytchnienia. Tam można i kąpać się, i opalać. Właśnie w ten sposób we wrześniu 1942 r. straci życie kapitan Mützelburg. Jego U-23 właśnie płynie, gdy skaczący do wody kapitan roztrzaskuje się o jego kadłub. “

A. Menzel, „Ma bataille d'Atlantique", Paryż 1987, s. 35-36



▲ Niemiecka oznaka jednostek stawiaczy min.

(zbiory prywatne)

◀ Życie na pokładzie metalowej puszki, jaką był U-Boot, nie należało do łatwych. Jednak w Rzeszy, „podwodniacy" cieszyli się wielkim szacunkiem i stali się legendą Kriegsmarine.

(zbiory prywatne)

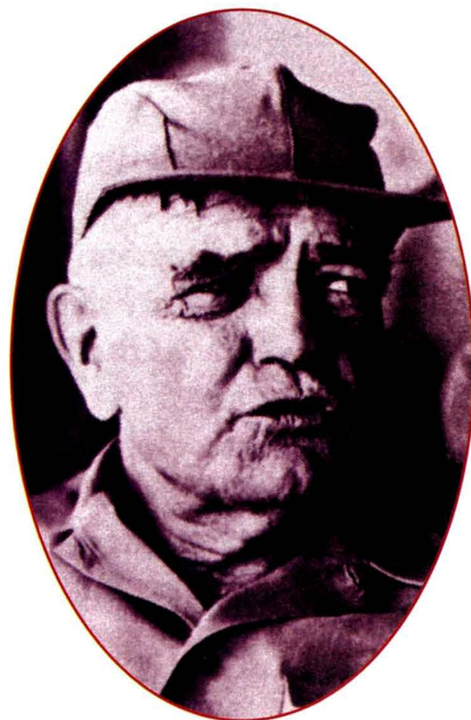


▼ Bitwa o szlaki komunikacyjne na Atlantyku była największą kampanią w historii wojen morskich.

(IWM)



William F. Halsey (1882-1959)



Ten amerykański admirał, który miał stać się najpopularniejszym spośród amerykańskich admirałów uczestniczących w II wojnie światowej urodził się w Elisabeth w stanie New Jersey 30 października 1882 roku. W 1904 roku wstąpił do szkoły marynarki wojennej, a po jej ukończeniu w kilka lat później obejmie stanowisko dowódcze amerykańskiego niszczyciela. W ostatnich latach I wojny światowej uczestniczyć będzie w walkach przeciwko niemieckim okrętom podwodnym. Za męstwo zostanie udekorowany *Navy Cross*. Po zakończeniu wojny zostanie mianowany attaché wojskowym w Niemczech, Norwegii, Danii i Szwecji. Powróci do Stanów Zjednoczonych w 1927 roku, by objąć różne stanowiska dowódcze. Wykładać również będzie w Akademii Wojennej.

Uhonorowaniem jego zasług będzie podpisanie kapitulacji Cesarstwa, 2 września 1945 roku, właśnie na jego krążowniku Missouri.

Na czele lotniskowców

Przełomem w życiu Halseya jest podjęta w 1934 roku decyzja o wstąpieniu do lotnictwa morskiego. W rokunastępnym - w wieku lat 52 - otrzymuje dyplom pilota, co pozwala mu objąć dowodzenie lotniskowcem *Saratoga*. W roku 1938, awansowany do stopnia kontradmirała, przejmuje dowodzenie amerykańskim 2 dywizjonem lotniskowców i rozpoczyna ćwiczenia na nowych lotniskowcach *Enterprise i Yorktown*. 30 czerwca 1940 roku awansuje do stopnia wiceadmirała.

Po japońskim ataku na Pearl Harbor, na czele lotniskowców, którym udało się uniknąć zniszczenia, przeprowadza wiele ataków na japońskie stanowiska na Wyspach Gilberta i Wyspach Marshalla. Również jemu - jako dowódcy amerykańskiej 16 *Task Force*, której potęgę stanowią lotniskowce *Hornet* i *Enterprise* - powierzone jest opracowanie planu i dowodzenie operacją „Doolittle" - amerykańskim rajdem nad Tokio. Nadany mu przydomek „Bull" - „Byk" świadczy o jego nieustępliwości, energii i uporze. Wprawdzie problemy zdrowotnie nie pozwalają mu wziąć udziału w bitwie o Midway, ale już w październiku 1942 roku, w chwili, gdy walki o Guadalcanal wkraczają w decydującą fazę - awansowany na admirała - obejmuje dowództwo 3 Floty Pacyfiku. Podejmując niekiedy sprzeczne z ustalonymi zasadami decyzje, przyczyni się jednak walnie do amerykańskiego zwycięstwa w walkach o Wyspy Salomona, co zmusi Japończyków do ostatecznego oddania Guadalcanalu. Od 15 marca 1943 roku jest dowódcą Sił Południowego Pacyfiku. Funkcję tę sprawować będzie aż do wiosny 1944 roku, kierując operacjami na Wyspach Salomona, desantem w Nowej Georgii i w Bugainville.

W pościgu za flotą Cesarza

14 czerwca 1944 roku, przesunął swoją 3 Flotę, której zadaniem jest przeprowadzenie decydującej ofensywy przeciwko japońskiej Marynarce Cesarskiej, na Centralny Pacyfik. Osłania tym samym desant wojsk gen. MacArthura na Filipinach. Wprawdzie w ataku na wyspę Leyte jego impulsywność wystawia na niebezpieczeństwo amerykańskie wojska inwazyjne, lecz - zwłaszcza dzięki interwencji 7 Floty admirała Kinkaida - umiejętne prowadzenie działań wojennych doprowadza do niemal całkowitego zniszczenia floty japońskiej. W styczniu 1945 roku, na kilka miesięcy, admirał Halsey przekazuje dowodzenie amerykańską 3 Flotą gen. Sprunce'owi. Powróci na dawne stanowisko w maju 1945 roku. Ukoronuje pasmo swych sukcesów atakami lotniczymi na japońskie bazy morskie w Tokio i Kure. Uhonorowaniem jego zasług w rozbiciu japońskiej dominacji na Pacyfiku będzie podpisanie kapitulacji Cesarstwa, 2 września 1945 roku, właśnie na jego pancerniku *Missouri*. Do legendy przeszedł jego rozkaz wydany w tym dniu, w obawie przed atakami kamikadze: „Jeżeli pojawią się samoloty wroga, to powinny być zestrzelone w przyjacielski sposób".

Po zakończeniu II wojny światowej Halsey nie będzie już piastował znaczących stanowisk w amerykańskiej marynarce wojennej. Odejdzie w stan spoczynku 1 kwietnia 1947 roku. Jego śmierć w 1959 roku zamknie znaczący rozdział w historii amerykańskich walk morskich.



◄ Admirał „Bull" (Byk) Halsey uważany był za jednego z najbardziej nieobliczalnych dowódców amerykańskich w II wojnie światowej. Podczas bitwy w zatoce Leyte lekkomyślnie puścił się w pościg za częścią floty japońskiej i od klęski uratowała go tylko interwencja adm. Kinkaida.

(zbiory prywatne)

Przeciwko „wilczym stadom" Dönitza

Postrach, jaki niemieckie okręty sieją na Atlantyku, zmusił marynarkę aliantów do szukania nowych form obrony przed ich atakami. Od radarów po bomby głębinowe, wszystkie nowoczesne środki służyć będą pozbawieniu U-Bootów ich niszczącej siły.

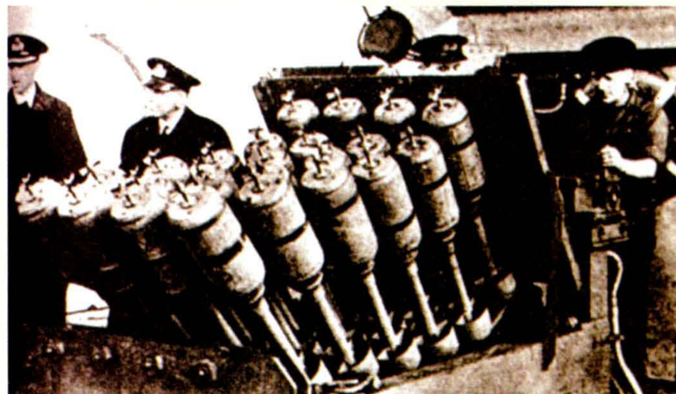
Kiedy rozpoczęła się II wojna światowa, metody zwalczania okrętów podwodnych były jeszcze bardzo niedoskonałe. Już pierwsze dni wojny wykazały, jak groźnym wrogiem były niemieckie U-Booty. Tonęły torpedowane statki handlowe, a nawet coraz liczniejsze okręty wojenne. Pierwszą i najbardziej trwałą odpowiedzią aliantów na podwodne zagrożenie stanowiło organizowanie już od początku września 1939 r. konwojów łączących najbardziej uczęszczane porty. Chodziło o zapewnienie ochrony okrętów wojennych możliwie dużej liczbie statków handlowych. Mankamentem konwojów było nagromadzenie dużej liczby statków na stosunkowo niewielkiej powierzchni, co czyniło z nich atrakcyjny obiekt ataku niemieckich okrętów podwodnych. Mimo wszystko konwoje dawały poczucie względnego bezpieczeństwa, szansę ratunku dla załóg storpedowanych statków i... możliwość atakowania grupujących się wokół U-Bootów. Organizacja konwojów rządziła się ściśle określonymi zasadami. Statki (najczęściej 25-40, choć zdarzały się konwoje liczące ponad 50), kierowane przez *komodora*, płynęły w równoległych kolumnach rozciągniętych na przestrzeni wielu mil. Ważnym zagadnieniem była organizacja sił otaczającej konwój eskorty, na które składały się przeważnie niszczyciele (nawet starszych typów) oraz korwety (głównie niezwykle udanego typu *Flower*). Na przykład grupa eskortowa ochraniająca konwój S.C. 143, który w końcu września 1943 r. wyszedł do Wielkiej Brytanii z Halifaxu w Nowej Szkocji (Kanada) składała się z brytyjskiego niszczyciela HMS *Icarus* i kilku korwet typu *Flower* marynarki kanadyjskiej. Ponieważ do ochrony przeciwko okrętom podwodnym i lotnictwu nie były konieczne niszczyciele floty wyposażone w wyrzutnie torpedowe, z biegiem czasu do służby wprowadzano nieco mniejsze niszczyciele zwane eskortowymi, wyposażone obficie w środki zwalczania samolotów i okrętów podwodnych (np. polskie niszczyciele eskortowe ORP *Ślązak*, *Krakowiak* i *Kujawiak* brytyjskiego typu *Hunt*). Inną klasą okrętu, przystosowaną specjalnie do ochrony konwojów były fregaty, wprowadzane w później-

▲ Wybuch bomby głębinowej rzuconej przeciwko U-Bootowi przez brytyjski niszczyciel.

(zbiory prywatne)

▼ Brytyjska wyrzutnia pocisków głębinowych „Hedgehog" (Jeż) była jednym z najskuteczniejszych alianckich sposobów zwalczania niemieckich okrętów podwodnych. Pierwszego seryjnego „Jeża" zamontowano w styczniu 1942 r. na pokładzie niszczyciela HMS *Westcott*.

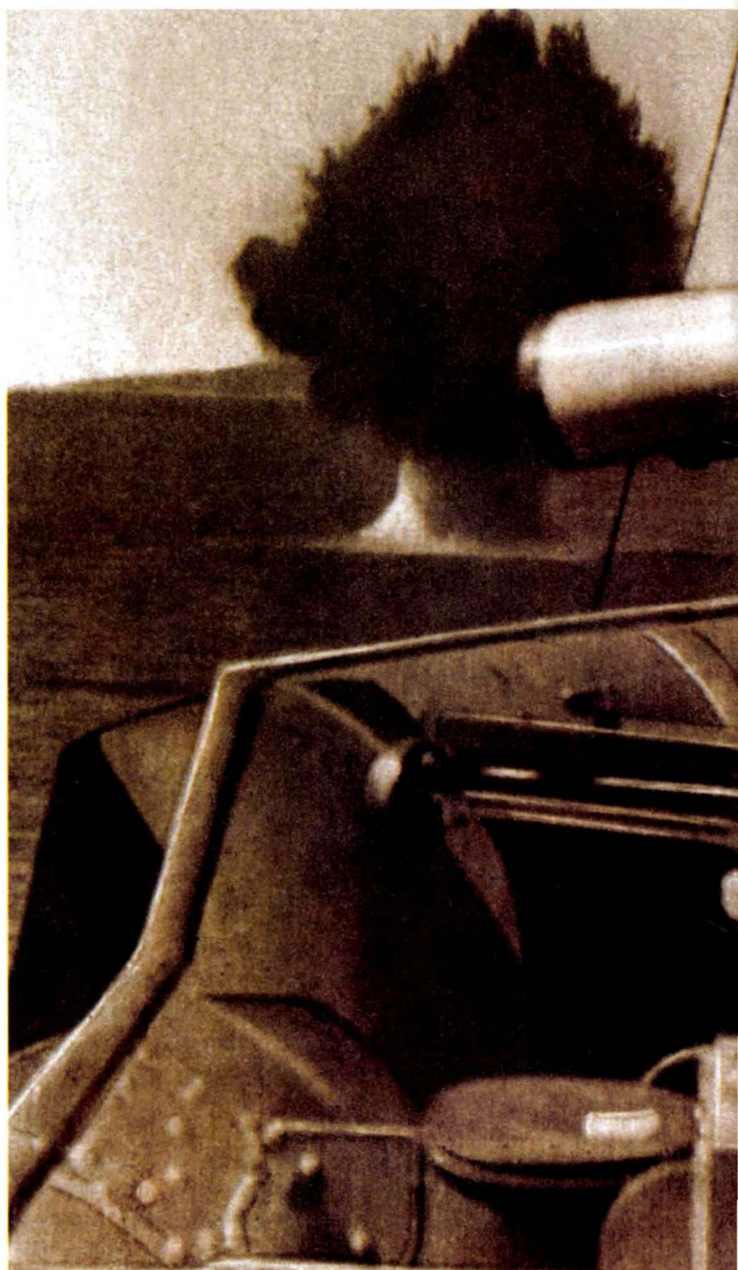
(zbiory prywatne)



szej fazie wojny. Niektóre konwoje (głównie na początku wojny i na północnej trasie konwojowej do portów ZSRR) ochraniane były przez duże okręty nawodne, szczególnie gdy istniała możliwość napotkania ciężkich okrętów Kriegsmarine.

Hydrofony

W początkowej fazie wojny jedynym powszechnie stosowanym środkiem wykrywania U-Bootów były tak zwane hydrofony, pozwalające na podsłuchiwanie odgłosów wydawanych przez poruszający się pod wodą okręt. W sytuacji zagrożenia załogi okrętów podwodnych stosowały metodę biernej obrony, sprowadzającą się do wyłączania silników, opadnięcia na dno (jeżeli było ono dostatecznie płytko) i bezwzględnego zachowania ciszy. Prawdziwy przełom w zakresie zwalczania zanurzonych U-Bootów stanowiło szerokie upowszechnienie urządzenia zwa-



▶ Wystarczyło, by bomba głębinowa wybuchła w promieniu 10 m od niemieckiego U-Boota, aby go uszkodzić i tam samym wycofać z walki.

(zbiory prywatne)

▼ Udoskonalenia taktyczne i techniczne sposobów walki z U-Bootami doprowadziły do ogromnych strat w szeregach podwodniaków Kriegsmarine.

(zbiory prywatne)

nego azdyk (od skrótu nazwy instytucji doświadczalnej: *Allied Submarine Detection Investigation Committee*). „Główną częścią azdyku - pisał znawca zagadnienia Stanisław M. Piaskowski - był oscylator składający się z ułożonych na przemian płyt kwarcowych i metalowych. Utworzony w ten sposób plaster pod wpływem prądu zmiennego emitował silną falę akustyczną, która odbijając się od ukrytego pod wodą okrętu (ale także od każdego innego dostatecznie twardego przedmiotu, np. ławicy ryb) powracała jako echo do odbiornika zainstalowanego na wysyłającym falę okręcie. Odległość od poszukiwanego okrętu mierzona była ilością czasu od chwili wysłania sygnału do jego powrotu zanotowanego na odbiorniku". Wadą azdyku była konieczność zmniejszenia szybkości przy namierzaniu za jego pomocą (do około 20 węzłów) oraz to, że wysyłane przez azdyk fale mogły być odbierane przez okręt nieprzyjacielski. Wykrywanie U-Bootów płynących na powierzchni zapewniały radary, choć ich użycie w złych warunkach pogodowych często nie dawało pewności wykrycia wroga. Nowym obiecującym sposobem namierzania U-Bootów, wprowadzonym w 1942 r., był radionamiernik krótkofalowy wysokiej częstotliwości H/F D/F (od: *High Frequency Direction Finding*), nazywany popularnie *Huff-Duff*. Jego działanie opierało się na tym, że przygotowujące się do ataku okręty podwodne, działając w ramach „wilczego stada", porozumiewały się w pewnych pasmach krótkofalowych. W razie odebrania na H/F D/F takiego sygnału należało dostroić aparat na właściwą częstotliwość i wziąć namiar na U-Boota, a następnie podać tę informację innym eskortowcom. Gdy inne okręty eskorty uchwyciły sygnały z U-Boota, przecięcie linii namiarów dawało przybliżoną jego pozycję.

Nowym obiecującym sposobem namierzania U-Bootów był radionamiernik krótkofalowy.

Bomby głębinowe

Do zwalczania pod wodą namierzonego U-Boota służyły bomby głębinowe. Był to metalowy cylinder wypełniony ładunkiem silnego materiału wybuchowego, o wadze 150 kg. Działanie bomby głębinowej tak opisał S. Piaskowski: „Membrana hydrostatyczna, po osiągnięciu przez bombę żądanej głębokości, uruchamiała sprężynę iglicy, która uderzając w spłonkę powodowała eksplozję bomby. [...] Bomby zrzucano wykorzystując rampy rufowe, skonstruowane z kształtowników stalo-





▶ **Zmuszony do wynurzenia się U-Boot zostaje natychmiast zaatakowany przez brytyjskie samoloty torpedowe.**

(zbiory prywatne)



▼ **Jeniec niemiecki z zatopionego okrętu podwodnego, sprowadzany na ląd z pokładu polskiego okrętu wojennego w St. John (Kanada).**

(zbiory T. Kondracki)

wych". Bardziej wysublimowaną metodę zrzutu bomb głębinowych stanowił miotacz Thornycrofta, umożliwiający wystrzeliwanie bomby na odległość nawet do ponad 150 m. Miotacze wyrzucające bomby głębinowe na boki oraz rampy zrzucające je za rufę pozwalały na pokrycie strefą rażenia znacznej powierzchni morza. Ocenia się, że wybuch bomby głębinowej już w odległości około 10 m powodował uszkodzenie okrętu podwodnego, zaś wybuch w odległości nie przekraczającej 5 m z reguły prowadził do zniszczenia U-Boota. Jednak omówione metody ataku miały wadę wynikającą ze stosunkowo długiego okresu upływającego od wykrycia U-Boota do zrzutu bomb, co dawało podwodnemu przeciwnikowi możliwość uniku. Aby temu zaradzić, na użytek okrętów eskortowych wprowadzono miotacze pocisków głębinowych „Hedgehog" czyli „Jeż". Zasadnicza różnica obu form ataku polegała na tym, że „Hedgehog" strzelał salwą 24 pocisków głębinowych przed dziób okrętu na odległość do 200 m. Odpowiednie ustawienie pocisków na wyrzutni i system ich centralnego odpalania powodowały, że pociski „Jeża" wpadały do wody niemal jednocześnie, pokrywając znaczny obszar o kształcie dużej elipsy. Bezpośrednie trafienie pocisku (zawierającego ponad 11 kg silnego materiału wybuchowego *Torpex*) powodowało zatopienie U-Boota. Uszkodzone okręty podwodne, zmuszone do wynurzenia, zatapiane były na powierzchni na ogół przy użyciu artylerii średniego i małego kalibru, choć na przykład w 1944 r. ORP *Garland* zaatakował skutecznie na powierzchni swoją ofiarę U-407 przy użyciu burtowego miotacza bomb głębinowych!

„Obrona pasywna"

Oprócz aktywnych środków zwalczania U-Bootów stosowano urządzenia pasywne, które ograniczały skuteczność działania nowych rodzajów broni przeciwnika. Jako antidotum przeciwko torpedom magnetycznym stosowano np. kable demagnetyzujące, zaś przeciwko wprowadzonym w 1943 r. torpedom akustycznym - tzw. „foxery" czyli „grzechotki". Był to rodzaj pływaka holowanego za rufą okrętu, wytwarzającego odgłosy o charakterystyce pola akustycznego odpowiadającego płynącemu okrętowi. Miało to mylić i z reguły rzeczywiście myliło mechanizm naprowadzania torpedy, która w ten sposób chybiała celu.

Ważną innowacją, wprowadzoną w 1943 r., było organizowanie nowych zespołów taktycznych pod nazwą Grup Wsparcia (*Support Groups*), z reguły w składzie kilku nowoczesnych niszczycieli. Grupy Wsparcia miały działać niezależnie, wzmacniając siły stałej eskorty, poszukując i zwalczając skupiska okrętów podwodnych nawet w znacznej odległości od konwoju. Taktyka działania *Support Groups* sprowadzała się do trzymania się w okresie największego zagrożenia, czyli w nocy, w odległości kilkunastu mil od konwoju, od strony największego niebezpieczeństwa, ocenianego na podstawie intensywności nasłuchu H/F D/F. Po dostrzeżeniu na radarze wynurzonego U-Boota należało nanieść pozycję wroga i wystrzelić w jego stronę pociski oświetlające. Dalszą fazę ataku przeprowadzano na ogół w trakcie zanurzania się nieprzyjaciela, na ogół kierując się już namiarami z azdyku. W warunkach nocnych, by zmusić U-Booty do poniechania ulubionej formy ataku z położenia nawodnego, często stosowano pokazy fajerwerków, polegające na równoczesnym masowym użyciu na ślepo pocisków oświetlających, reflektorów i bomb głębinowych.

Pociski „Jeża" wpadały do wody niemal jednocześnie.

W telegraficznym skrócie

LIZBONA

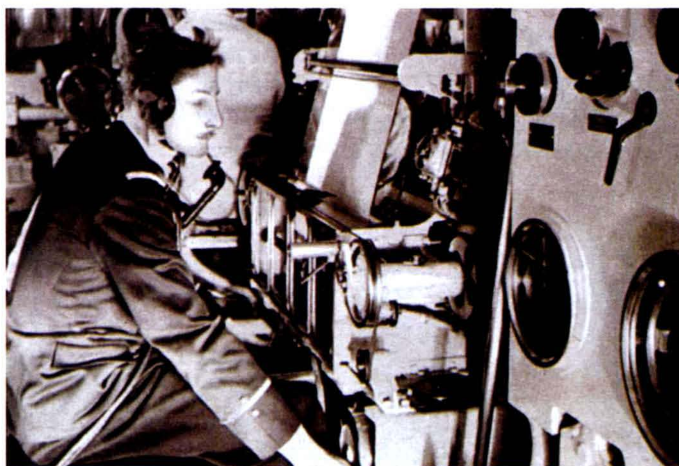
Szkuner portugalski „Maria Luiza" został zajęty przez jednostki floty brytyjskiej i zaholowany do Gibraltaru. Szkuner ten z ładunkiem środków żywnościowych odbywał kurs do Francji południowej. W kołach żeglarskich Lizbony krok ten wywołał wielkie oburzenie, zwłaszcza że jest to już drugi podobny wypadek.

„Gazeta Lwowska", 10 XI 1941 r.

TOULON

Wypadki, jakie rozegrały się w Tulonie w nocy 27 XI [1942 r.] nie przestają nurtować w opinii całego świata, poruszonej głęboko tą wielką i wspaniałą tragedią. Nie ulega wątpliwości, że samozatopienie potężnego zespołu wojennej floty francuskiej wraz z kapitanami i częścią załóg jest jednym z najbardziej dramatycznych momentów tej wojny, o którym wieki wiedzieć i wspominać będą. [...] Wystarczy wspomnieć, że ta noc w Tulonie przekreśliła zamiary niemieckie wzmocnienia na Morzu Śródziemnym przez zagrabienie cudzej floty i zdecydowała o tym, że Francja znalazła się znowu u boku swych naturalnych sprzymierzeńców, a arogancka bajka Niemców o „nowej Europie" ostatecznie ukazała się światu jako tragiczna anegdota. Czyn marynarzy francuskich poległych w Tulonie sięga znacznie głębiej. Ocalił honor wielkiego narodu i zaświadcza wobec współczesnych i przyszłości o wielkości i powadze ducha ludzkiego nad materią, zaświadcza o tym, że wojna obecna toczy się w obronie najwyższych ideałów ludzkości, w imię których trzeba ponieść choćby największe ofiary. Czyn tuloński jest wydarzeniem na miarę obrony Warszawy i Westerplatte.[…] Toteż opinia polska szczególnie żywo i głęboko przyjęła wiadomość o Tulonie.

„Dzwon Polski", 17 XII 1942 r.



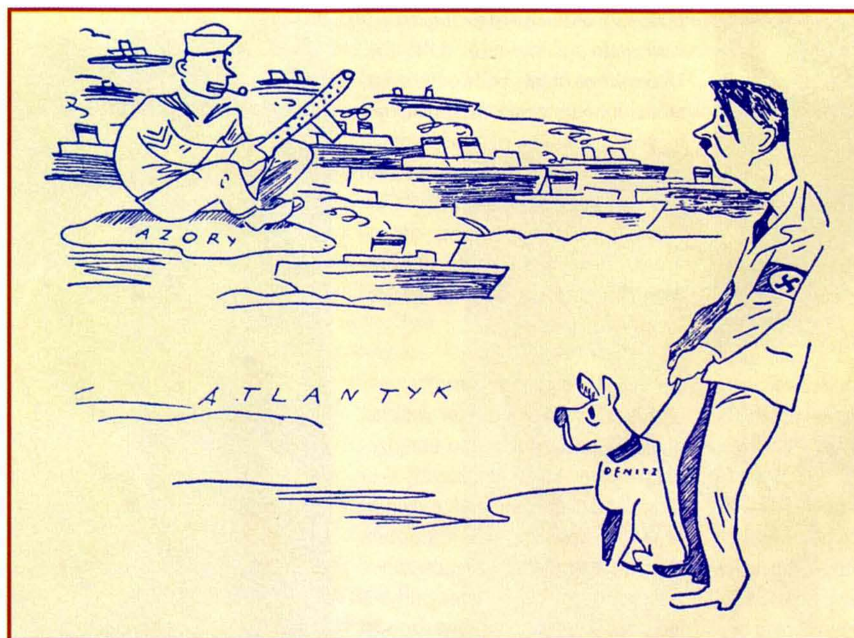
▶ Urządzenia radarowe niejednokrotnie przyczyniły się do lokalizacji U-Bootów, zwłaszcza nocą, gdy łodzie podwodne wypływały na powierzchnię dla naładowania akumulatorów i przewietrzenia wnętrza.

(zbiory prywatne)

Z powietrza

W 1943 r. organizacja eskorty konwojów z morza i powietrza, a nade wszystko nowe, zaskakujące wroga możliwości techniczne, dały aliantom wielką przewagę nad U-Bootami. Czynnikiem trudnym do przecenienia była znajomość zamiarów przeciwnika, osiągnięta dzięki maszynom deszyfrującym brytyjskiego ośrodka w Bletchley Park, pracujących na bazie odtworzonej przez polski wywiad Enigmy. Wiele U-Bootów, zniszczonych przez bomby w bazach, nigdy nie wyszło w morze. Jednak w zwycięstwie na Atlantyku decydujące znaczenie odegrało użycie w 1943 r. udoskonalonych radarów lotniczych, o długości fali 10 cm (nie były one wykrywane przez odbiorniki ostrzegawcze U-Bootów). To właśnie alianckie samoloty wyposażone w radar i uzbrojone w bomby głębinowe przechyliły szalę zwycięstwa na stronę sprzymierzonych. Początkowo były to samoloty startujące z baz lądowych. Z każdym rokiem zmniejszał się oddalony od lądu obszar Północnego Atlantyku, gdzie U-Booty były jeszcze względnie bezpieczne od ataku z powietrza. Założenie baz lotniczych na Islandii oraz w 1943 r. na Azorach sprawiło, że straty U-Bootów wzrastały z miesiąca na miesiąc. Gdy wreszcie alianci do osłony konwojów użyli licznie budowanych lotniskowców eskortowych, U-Booty straciły swą ostatnią szansę. Zmuszone do zaszycia się w głębinach pozbawione zostały swego głównego atutu - mobilności. Po kilku latach zaciętych bojów, Bitwa o Atlantyk zakończyła się zwycięstwem aliantów.

HUMOR I SATYRA



◀ W 1943 r., po zajęciu przez Wielką Brytanię Azorów, admirał Dönitz zwołał konferencję dowódców okrętów podwodnych. W polskiej prasie podziemnej pojawił się ów rysunek YES-a: „Zwołałeś konferencję i wiemy, dlaczego - chcesz im powiedzieć, że są Dö-nitzego".

(zbiory prywatne)

NA MOWĘ HITLERA

Cztery lata!
Kto by uwierzył!
Czas najwyższy,
żebyś już nie żył!

St. R. Dobrowolski, „Demokrata", 7 IX 1943 r.

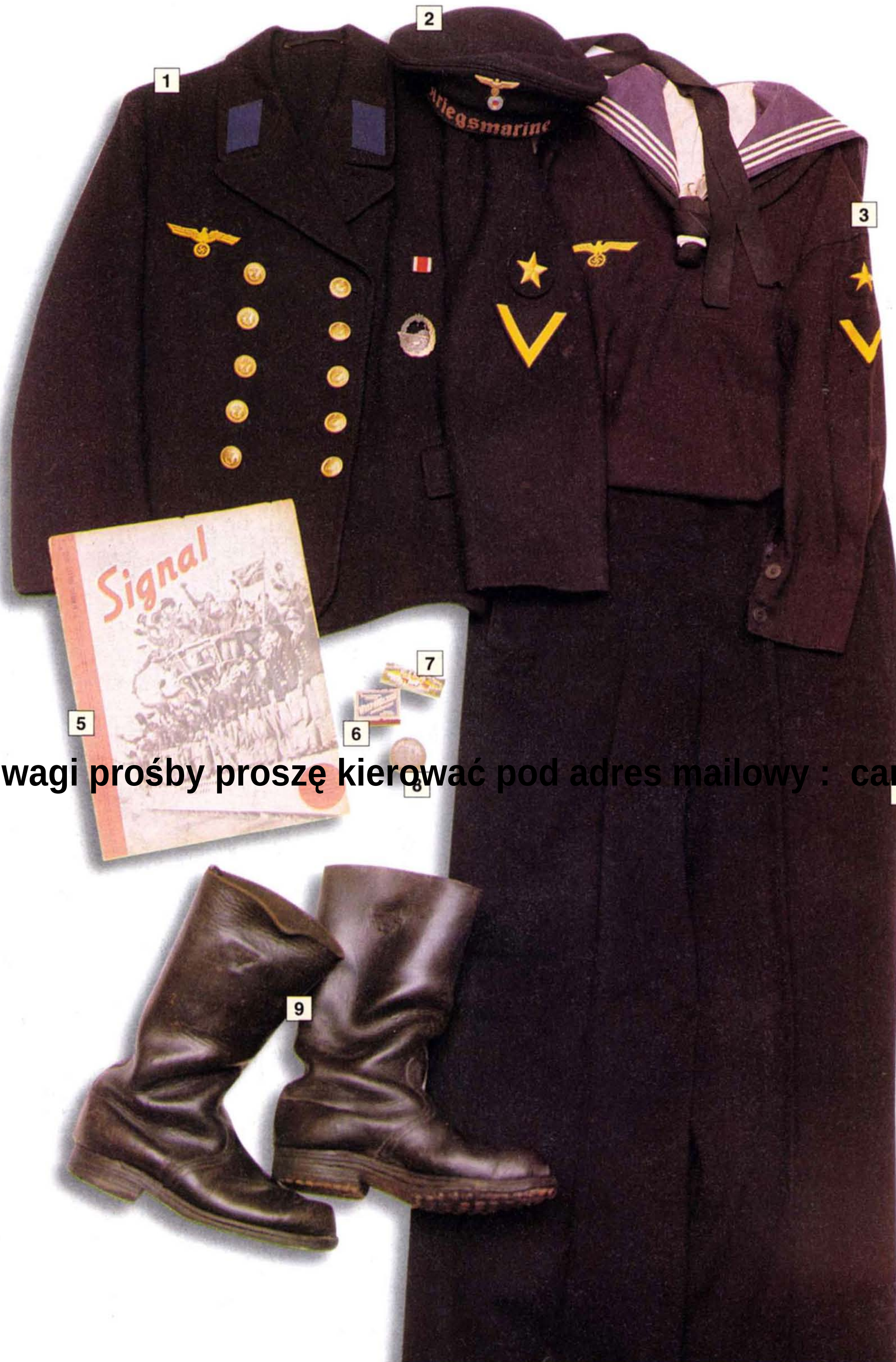
SPOSÓB

Pytali jegomościa, który grywał w karty
Czemu to, wygrywając, chodzi wciąż obdarty?
Na to im gracz odpowie: „Proszę drogich osób,
Dlatego, że grywałem na niemiecki sposób".

St. R. Dobrowolski, „Demokrata", 31 VIII 1943 r.

STARSZY MARYNARZ NIEMIECKIEJ KRIEGSMARINE

1943 - 1944



1. Kurtka z patkami wzoru dla podoficerów i marynarzy. Na lewej piersi - baretka Krzyża Żelaznego II kl. oraz odznaka dla zasłużonego członka załogi niszczyciela. Na rękawie - oznaka stopnia (tu: *Matrosengefreiter*) • 2. Czapka - na taśmie otokowej haft wzoru ogólnego na czas wojny • 3. Bluza marynarska • 4. Spodnie sukienne - „pokładowe" • 5. Dwutygodnik „Signal" (wersja francuska) z lipca 1943 r. Na okładce kursanci szkoły dowódców U-Bootów, świętujący zakończenie szkolenia • 6. Zapałki • 7. Bibułka do papierosów • 8. Pudełko aluminiowe z prezerwatywą (*Hygenischer Gummischutz-Dublosan*) • 9. Buty-saperki, regulaminowe